S.A. LUBRIFICANTI

E. FOLTZER GENOVA

AGENZIE E DEPOSITI: Ancona · Bari · Bengasi · Biella · Bologna · Brescia · Cagliari · Catania · Catanzaro · Ferrara · Firenze · Forlì · Isolafiri · Livorno · Macerata · Milano · Napoli · Oleggio · Omegna · Palermo · Pisa · Padova · Reggio Emilia · Reggio Calabria · Roma · Venezia · Torino · Trento · Trieste · Tripoli.

Brevettata in tutto il mondo

QUAINE PER MOLLE

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:

Ditta Cesare De Marchi

Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

Bilancio

HARTFORD

1° Semestre 1924

Corse 1ª Categoria

Coppa del Garda
Circuito del Tigullio
Targa Coppa Florio
Parma Poggio di Berceto
Circuito di Cremona
Coppa Acerbo

Sono altrettanti trionfi senza confronti dell'ammortizzatore di colpi

Hartford

BUDA

LA MIGLIORE CATENA ITALIANA per

Cicli - Motocicli - Industrie

Catene speciali per comando dinamo AUTO

Soc. An. Catenificio "BUDA,,

Via A. Fogazzaro, 45 - MILANO - Telefono 50-094

SALVOIL

Il miglior Olio per automobili

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI

GENOVA - NAPOLI

PROMÉTHÉE

ESPLOSIVO

STABILE, POTENTE, SICURO. — DA 25 ANNI LARGAMENTE INTRODOTTO IN ITALIA E COLONIE. — SOSTITUISCE LA DINAMITE. — TRIPLICE FORZA DELLA POLVERE PIRICA A PARI QUANTITATIVO

Non occorre deposito per riceverlo a 25 Cg. per volta. Viaggia come prodotto chimico anche a grande veloc.

SOC. ITAL. DELL'ESPLOSIVO PROMÉTHÉE

Galleria Mazzini, 1 - GENOVA - Telefono 13-28

ITALA
FABBRICA
AUTOMOBILI
TORINO

DIREZIONE e AMMIN.ne
TORINO, Via Nizza, 154 (Telef. aut. 44-976)

STABILIMENTI
TORINO – VILLAR-PEROSA (Torino)

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

TORINO - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 154
CUNEO - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Em. II
ALESSANDRIA - ZOCCOLA ATTILIO - Corso Roma, 33
NOVARA - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Via Cerutti, 3
BIELLA - GIANNI GIORDANO - Vicolo San Paolo, 7
IVREA - ZERBINO & BRESSANO - Corso C. Nigra
MILANO - Negozio di vendita: Via Princ. Umberto, 25
Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15
GENOVA - CAIRE CARLO - Via Granello, 20
PADOVA - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.

TRIESTE - "SACAMA„ GIOV. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.
BOLOGNA - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione N. 13-15
FIRENZE - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
ROMA - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola di Rienzo, 309-311
NAPOLI - Ing. Arturo Migliaccio, Via Guglielmo Sanfelice, 24
CATANIA - FRATELLI ZUCO - Via Etnea, 175
PALERMO - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
CAGLIARI - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi "SATAS„

ANNO XXX — N. 11

Sommario del Fascicolo di Novembre

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIASSOCIAZIONE!

Per ottemperare a quanto prescrive l'art. 7 dello Statuto sociale, evitare ritardi, disguidi, errori, ecc. e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri delle *Vie d' Italia* del 1925 (al prezzo di favore sottospecificato) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1925 inviando al più presto cartolina vaglia all' **Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 Milano (5)**, servendosi del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota Sociale 1925 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile "Vie d' Italia,,*. Essa è data in abbonamento prima del 15 Novembre a prezzo di favore a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1925: L. 12 (Estero L. 20). e cioè in totale:

L. 22,10 (Estero L. 35,10)

Soci Vitalizi e quinquennali: I vitalizi ed i quinquennali in regola con l'amministrazione Sociale

non devono pagaee alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia,,* debbono versare il relativo importo di abbonamento di favore e cioè (prima del 15 Novembre):

L. 12,10 (Estero L. 20,10)

L'associazione al T. C. I. nel 1925 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 6° fascicolo dell'*Atlante Stradale;*

2° a ricevere **gratuitamente** il 4° volume della *Guida dell'Italia Centrale* (Roma e dintorni);

3° a ricevere **gratuitamente** la seconda edizione (arricchita, aggiornata, rinnovata) *dell'Annuario Generale T. C. I.*

4° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso e interessante periodico d' Italia: la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia,,* (Italia L. 12,10; Estero L. 20,10). — Dopo il 15 Novembre l'importo dell'abbonamento verrà portato a L. 18,10 (Estero L. 26,10);

5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riserbati ai soci del T. C. I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Soci annuali: Invio L. 22,10 (Estero L. 35,10) per rinnovamento quota 1925 e abbonamento Rivista mensile "Le Vie d'Italia,, per detto anno.

Soci Vitalizi e quinquennali: Invio L. 12,10 (Estero L. 20,10) per abbonamento 1925 alla Rivista mensile "Le Vie d'Italia,,.

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista.

Chi non si serve di Vaglia postale alleghi alla *raccomandata* questo tagliando.

Cognome.................................*Nome*.................................

Città.................................*Provincia*.................................

Via.................................*N.*.................................

N.........................*di tessera.*

Chi si serve del tagliando per la riassociazione e l'abbonamento alla RIVISTA e vi incolla l'indirizzo della fascetta si assicura rapidità, puntualità, ordine nell'invio delle pubblicazioni del Touring.

Fate almeno due nuovi Soci

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota. – Le due schede che vi inviamo debbono servire per assicurare nell'ambito delle vostre parentele e amicizie due nuovi Soci al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1924
Annuale *e versa L.* **12,10** *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ **52,10** *(„ 77,10 „)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* **150,20** *L. 250,20 all'estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* **250,20** *(L. 350,20 all'Estero)*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. **10** *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1925 e L.* **12** *(Estero L. 20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1925 alla* Rivista Mensile "Le Vie d'Italia".

Nome e Cognome (leggibili) ....

paternità ....

di anni ....

Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....

Firma del richiedente ....

„ **del padre o tutore** ....

„ **del Socio presentatore** ....

Da .... *il* .... *19*.......

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1924
Annuale *e versa L.* **12,10** *(L. 17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ **52,10** *(„ 77,10 „)*
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* **150,20** *L. 250,20 all'Estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* **250,20** *(L. 350,20 all'Estero)*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. **10** *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1925 e L.* **12** *(Estero L. 20) per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1925 alla* Rivista Mensile "Le Vie d'Italia".

Nome e Cognome (leggibili) ....

paternità ....

di anni ....

Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....

Firma del richiedente ....

„ **del padre o tutore** ....

„ **del Socio presentatore** ....

Da .... *il* .... *19*.......

Dovete consigliare ai vostri amici di iscriversi a Socio Annuale per il 1924 (per avere il 1° vol. della **Guida d'Italia Centrale,** il 5° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e contemporaneamente versare anche la quota di Associazione al Touring per il 1925 e l'abbonamento a **Le Vie d'Italia** per detto anno. E cioè in totale si deve inviare L. **34,10** (Estero L. **52,10**).

Chi procura almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso anche il proprio) entro il 31 Dicembre concorre a 20.000 lire di premi oppure può ricevere gratuitamente la collezione dei 59 fogli della classica Carta d'Italia del T.C.I. al 1 : 250.000

---

(1) Chi si iscrive subito Socio Vitalizio e versa L. 150,20 (Estero L. 250,20) ha diritto - vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai soci del Touring (a cominciare da quelli riserbati ai Soci del 1924). Aggiungendo L. 12 (Estero L. 20) alla quota di Vitalizio si ha diritto all'abbonamento di favore alle *" Vie d'Italia "* per il 1925.

1250 • TIP-LIT. LA CELERISSIMA-MILANO

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXX - N. 10 Novembre 1924

TRENT' ANNI

8 Novembre 1894: in quel giorno è nato il Touring.

I padrini furono un gruppetto di uomini modesti e volonterosi, che s'appassionavano ad un ordigno nuovo apparso da poco nel secolo delle macchine: la bicicletta. La prima sede furono due stanzette nella vecchia via Rovello. Il primo patrimonio, le quote di un centinaio di Soci. I dirigenti si riunivano ogni mercoledì sera: consuetudine che dura anche oggi. Ancor oggi vengono alla seduta del mercoledì due dei primi fondatori e condottieri del Sodalizio. Sia concesso di violare una volta tanto la regola, e dirne qui i nomi: Federico Johnson e il nostro Presidente Luigi Vittorio Bertarelli; cui seguirono a breve distanza Piero Moro, Federico Guasti, Achille Binda. Nel salutare il trentesimo anniversario del Touring, il nostro pensiero va a loro, va a quelli che non sono più, e che con loro hanno diviso la fatica e il vanto di condurre avanti di anno in anno, di successo in successo, quella che mercè loro è diventata una delle più forti e più belle istituzioni del nostro paese.

Trent'anni di lavoro. Perchè l'insegna più appropriata alla nobiltà del Touring è in questa parola semplice e grande: Lavorare. *Al Touring si è lavorato sempre, senza una pausa di riposo, senza un giorno di stanchezza, senza un tempo d'arresto. Si è lavorato non per guadagno, ma per amore; non per pochi, ma per tutti; non per fermarsi a una meta, ma per andare avanti sempre. Con pochi mezzi da principio, ma con l'entusiasmo che moltiplica le forze; con molti mezzi poi, ma con la coscienza sempre vigile ad ammonire che le forze cresciute impongono compiti più ardui e più vasti. Non è concepibile che il Touring esaurisca il suo compito. Quel che s'è fatto finora è molto; quel che rimane da fare è molto di più. Per questo anche il trentesimo anniversario sarà celebrato soltanto così: un pensiero al passato, un atto di fede nell'avvenire, e una tacita promessa di continuare a lavorare, con maggior lena s'è possibile, per la fortuna del Sodalizio, per il progresso del turismo, per la gloria della Patria.*

***

Dall'ultimo lustro del secolo passato ad oggi, sono stati trent'anni pieni d'eventi solenni e grandiosi per l'Italia e per il mondo. Il nostro paese ha dovuto affrontare prove formidabili e le ha vinte: è salito d'anno in anno, con ascesa travagliosa e contrastata, ma infallibile, tra le maggiori potenze d'Europa; ha conquistato nuove colonie, ha redento i fratelli oppressi, ha raggiunto più giusti e sicuri confini; e a traverso le lotte e i sacrifici ha allargato i suoi traffici, moltiplicato le sue strade, intensificato il suo lavoro, elevato il suo popolo, perfezionato la sua civiltà.

Nella mirabile ascesa, il Touring è sempre stato all'avanguardia.

Il piccolo Sodalizio per la diffusione della bicicletta è diventato presto un vigoroso or-

specie e con ogni mezzo: sulle strade ferrate e sui sentieri di montagna, sui fiumi e sul mare e nel cielo; coi direttissimi e con le automobili, coi motoscafi e con gli sci, con le umili scarpe del pedone ed anche con le ali dei velivoli.

A tutti il Touring ha dato o l'impulso o l'esempio o l'insegnamento: con le prime cassette per le riparazioni dei velocipedi, coi primi depositi di benzina per le automobili, coi cartelli indicatori lungo le strade, con le targhe d'affiliamento sulle officine e sugli alberghi, col servizio d'assistenza sanitaria, coi concorsi per l'arredamento degli alberghi o per l'abbellimento delle stazioni, col vasto esercito dei Consoli pronti ad informare e ad aiutare, con le scuole del personale d'albergo e con l'Istituto sperimentale delle strade, e finalmente con la serie innumerevole delle sue pubblicazioni.

Bisognava, bisogna oggi ancora, far conoscere l'Italia a tutti gli Italiani, rivelare a tutti la bellezza della Patria nei suoi mille volti; guidare i suoi figli per le sue mille vie, non solo alle città famose nei secoli ma anche alle valli recondite e alle spiagge solitarie; educare i giovani allo studio amoroso della terra su cui crescono, fare che l'Italia, una nel volere della Provvidenza ed una nel destino della storia, sia veramente una anche nella viva e compiuta immagine di sè impressa nel cuore d'ogni suo figlio. Bisognava infine, bisogna oggi ancora, irradiare questa divina immagine fuori dei nostri confini, tra le genti d'altra lingua e d'altro cielo, e fare che i pellegrini stranieri vi s'accostino non solo con ammirazione, ma anche con riverenza, e scendano nella nostra terra con l'animo preparato a scoprire e ad amare in essa non solo le meraviglie del creato e le opere del genio ma anche la vita e la civiltà d'un popolo giovine, ospitale e laborioso.

Questa è l'Italia che il Touring rivela, descrive, fa conoscere e fa amare.

Gli strumenti di cui si serve sono quelli che la moderna industria della stampa e delle comunicazioni gli offrono e che esso stesso si sforza di perfezionare senza tregua. Ecco i piccoli Profili stradali e la grande Carta topografica, ecco le tavole dell'Atlante Stradale, quelle della Carta automobilistica, quelle della prima Carta aeronautica d'Italia; ecco l'Annuario Generale e l'Annuario dell'Automobilismo; ecco la vecchia Guida delle Grandi Comunicazioni e la nuova grande Guida d'Italia; ecco le quattro Riviste mensili: Le Vie d'Italia, Le Vie d'Italia e dell'America Latina, La Sorgente, Le Strade. *Ogni anno centinaia di migliaia di volumi escono dalla infaticabile officina e si spargono per il mondo: ogni mese centinaia di migliaia di fascicoli illustrati rinnovano agli occhi del mondo le visioni della nostra terra; mentre milioni di fogli riproducono dalle pietre incise con la punta d'acciaio le giogaie dei monti, i corsi dei fiumi, le distese dei campi, le curve delle spiagge e gli infiniti aspetti onde si compone, tra due grandi mari azzurri e una cresta candida di neve, la figura intiera e armoniosa dell'Italia.*

***

Il trentesimo anniversario è per scoccare. Bisogna pensare all'anno nuovo. C'è molto lavoro in cantiere, e non un minuto da perdere per finirlo nel giorno voluto. I Soci son quasi trecentomila, e ciascuno aspetta quel che gli si è promesso.

Vale a dire: Il sesto fascicolo dell'Atlante Stradale *al 300.000: otto fogli moltiplicati per trecentomila e un po' più, sono due milioni e mezzo di carte topografiche da stampare e da spedire.*

Poi: il volume della Guida d'Italia *con Roma e dintorni, per tutti i Soci anch'esso, con la sua brava rilegatura e le sue carte e piante nuove di zecca: dono speciale per l'anno del giubileo.*

Poi ancora: l'Annuario Generale, *edizione completamente rifatta, con un'infinità di dati nuovi, con tutte le Frazioni del Regno: anche questo per tutti i Soci, e* gratis, *come la Guida e come l'Atlante Stradale.*

Nè basta: bisogna andare avanti con la Guida d'Italia per gli Stranieri. *Finora si son pubblicati i due volumi in francese e il primo volume in inglese. Bisogna uscire al più presto col secondo volume in inglese, e con l'edizione in tedesco.*

Non basta ancora: c'è il Grande Atlante Internazionale, *vi si lavora indefessamente da anni, e il nostro Presidente, che dirige in persona questa come le altre principali pubblicazioni, è impaziente di farcene ammirare le prime dispense. E quando lui è impaziente, c'è poco da scherzare.*

***

Consoci: fate anche voi l'augurio che questo fiammante ardore di giovinezza, che pulsa in tutte le arterie del Touring nel momento in cui è per compiere i trent'anni, duri così, senza attenuarsi mai, per molti e molti e molti decenni ancora, vorremmo dire per sempre! E fate anche voi un atto di fede nella giovinezza immortale del Touring! **Fatevi Soci Vitalizi, e persuadete gli amici e i conoscenti tutti ad imitarvi! (1)**

I veterani del Sodalizio, che dopo trent'anni di lavoro sono tuttora sulla breccia per guidarci a nuovi cimenti e a nuove vittorie non chiedono altro premio. Chiedono soltanto che si moltiplichino ancora le schiere dei credenti nel Touring e dei militanti pel Touring, e che ciascuno d'essi, col pegno non grave della quota vitalizia, consacri nella sua persona il vincolo indissolubile che lega la fortuna del Touring alla fortuna d'Italia.

---

(1) La quota pei Soci Vitalizi è di L. 150,20 (Estero L. 250,20); per chi è già Socio da 2 anni (compreso quello in corso): L. 140,20 (Estero L. 240,20).

IL TOURING PROGETTA, LAVORA e CONCLUDE

Quattro buone notizie.

Quattro buone notizie per la propaganda del nostro Paese all'estero: è uscito il *secondo* volume della *Guida d'Italia del T. C. I. per gli stranieri* nell'edizione francese e con questo l'opera è finita; è uscito il *primo* volume nell'edizione inglese, col quale l'opera è a metà; il *secondo* volume sarà pronto fra tre mesi; è in corso la *traduzione tedesca*.

Non sono cose da nulla: testo elaborato, stringato, compresso, tornito; carte studiate fino all'ultima lineetta, e nondimeno: per i due volumi francesi: 1314 pagine, 125 carte e piante; presso a poco altrettanto per l'edizione inglese. La tedesca non sarà diversa. L'entità del lavoro si può all'ingrosso commisurare anche da questi dati estrinseci, poichè quanto agli intrinseci nessuno ignora le cure infinite che vi si dedicano.

I Soci sanno che questo insieme poderoso di lavoro è tutto fatto dal Touring: redazione, stampa, legatura e che è affidato per la vendita all'estero a due case di potenza mondiale: Hachette & C. di Parigi per l'edizione francese, Macmillan & C. Ltd. di Londra per l'edizione inglese (per la tedesca non si è ancora provveduto). Non solo: finchè durerà la convenzione col Touring la nostra *Guida* sostituisce la Guida Joanne di Hachette della ben nota collezione dei *Guides Bleus,* la principale francese, e la Guida Muirhead di Macmillan della collezione parallela *Blue Guides,* la principale inglese.

Il Touring si è però riservato di dare ai propri Soci che la richiedano una copia per loro uso personale di queste Guide, rilegate anzichè in turchino in rosso e con frontispizio speciale per non disturbare la vendita libraria fatta dai due Concessionari. I nostri Soci possono avere queste nostre Guide (una sola copia e con dichiarazione esplicita d'uso personale) al prezzo di L. 30 per il I volume francese e L. 35 per il II francese od il I inglese; più L. 2 al volume per spese di spedizione in Italia e Colonie, Estero L. 3 (per la spedizione cumulativa di due volumi L. 4, Estero L. 5).

Il nuovo volume in francese ora pubblicato è in vendita nelle migliori librerie e nelle principali stazioni ferroviarie italiane, francesi e svizzere e porta il titolo invitante « *Rome, l'Italie Méridionale et les Iles* ».

Questa sostituzione di una guida perfettamente oggettiva ma anche veramente ed intieramente italiana ai vari manuali circolanti fra il pubblico d'oltr'Alpe, intesa a portare la propaganda turistica italiana del Touring anche fra gli stranieri, ha suscitato sin dall'apparizione del I volume (1922) un grandissimo interesse, dopo che l'idea aveva incontrato in Italia un naturale vastissimo favore. Ebbe il plauso generale dei Soci, sebbene il Consiglio avesse fin dall'inizio avvertito che questa pubblicazione o avrebbe portato economicamente un po' di gravame al bilancio sociale o, nella migliore delle ipotesi, sarebbe appena appena riuscita a reggersi. Infatti le condizioni di cessione dovute accordare dal Touring agli assuntori esteri non sono davvero per noi brillanti, materialmente; purtuttavia l'insieme di questa notevole operazione, che impegna per la prima edizione dei sei volumi più di un milione, si chiuderà senza dubbio in perfetto pareggio. Al Consiglio rimarrà la soddisfazione dell'amministrazione coraggiosa ma prudente dell'iniziativa e al Touring l'orgoglio di avere adempito un compito di grande italianità cui nessun editore avrebbe mai potuto aspirare per ovvi impedimenti economici.

La trama del nuovo volume.

Non sarà discaro ai Consoci che presenti loro il nuovo volume che completa l'edizione francese.

La *Guida per gli stranieri* non è affatto, come alcuni mostrano talora di credere, la traduzione e neppure la riduzione delle Guide in italiano che tutti i Soci ricevono. Evidentemente quello che può essere buono per italiani che in Italia vivono tutta la vita e che possono ricercare il dettaglio intorno alla propria regione, sarebbe ingombrante per uno straniero, che generalmente dedica alla visita dell'Italia qualche mese e spesso molto meno.

Dopo accurato esame di tutti gli elementi della questione, all'epoca del progetto fu deciso di iniziare per prima una Guida che

in due soli volumi descrivesse tutta l'Italia. Ed è questo progetto che si è ora compiuto. Si tratta dunque di una edizione completamente originale, adattata alle esigenze speciali degli stranieri, aggiornata e corretta, naturalmente, coll'ausilio del vastissimo materiale d'informazione e di documentazione da cui il Touring trae la Guida grande italiana, ma indipendente dai volumi stessi, di cui estensione, struttura, itinerari e in parte anche le direttive, sono tutt'altre da quelle della *Guida per gli stranieri*.

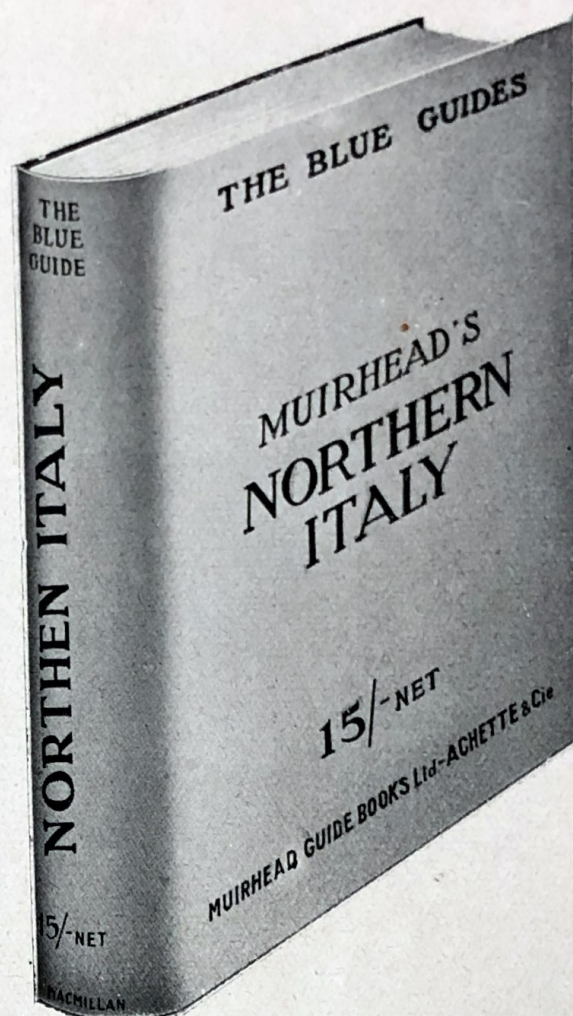
Il secondo volume tratta precisamente di Roma, Napoli e loro dintorni, dell'Italia Meridionale, della Sicilia e della Sardegna. Occorre qui notare che, quando fu iniziato questo volume, il materiale per la *Guida di Roma* destinata ai Soci del Touring (la quale vedrà la luce nei primi mesi del '25), era ancora nell'informe stato di contribuzioni particolari, di note staccate, di schedature, di miei studi preparatorî, ecc. Egualmente si deve dire per quanto riguarda Napoli, l'Abruzzo, le Puglie e la Calabria, benchè si stiano preparando attivamente anche i volumi dell'Italia Meridionale ove, tra altro, ho già fatte tre campagne d'auto in Abruzzo, Molise e in parte delle Puglie. Si tratta quindi di un lavoro in grandissima parte nuovo e di notizie inedite.

Redatti gli itinerari, tradottone il testo, si ebbe per così dire l'ossatura, che però occorreva completare in molti punti, verificare, correggere, aggiornare. Le innumerevoli conoscenze ed aderenze del Touring resero questo compito meno difficile. Al Touring nessuno rifiuta nulla: anche le porte più ermetiche si aprono a chi parla in nome del nostro grande Sodalizio. Inoltre l'opera riveste anche agli occhi di chiunque un carattere nazionale ben definito ed è naturale che essa non abbia incontrato che consensi ed appoggi. Questo non esclude però che le difficoltà da superare siano state non poche ed anche snervanti. Quando penso alla difesa fatta dal prof. Spinazzola ad ogni penetrazione nostra nella Via dell'Abbondanza, mi corrono alla mente le mura di Babilonia!

La composizione e l'aggiornamento di un testo che descrive, sia pure succintamente, un territorio così vasto come quello trattato nel nuovo volume, richiese naturalmente numerosi sopraluoghi di collaboratori fissi e di collaboratori, dirò così, occasionali, ed una massa imponente di corrispondenza. Così si può dire che ogni pianta, ogni carta abbia vissuto una storia aneddotica prima di essere inserita, nitida ed esatta, fra le pagine del volume. Sarebbe interessante ad esempio raccontare le peripezie della pianta degli scavi di Pompei, o di quelle delle antichità di Roma (Foro Romano, Palatino, Terme di Caracalla, di Diocleziano, ecc.) che Guide e pubblicazioni ufficiali si sono passate l'una all'altra rifriggendo le stesse inesattezze cristallizzate. Questi viaggi di scoperta e il lavorio di studio connesso furono opera specialmente di un provetto funzionario del Touring, il signor Vota, colto e paziente indagatore, mentre sopraluoghi e relazioni d'indole più specialmente artistica vennero affidati al dott. Grigioni, che i Consoci conoscono ormai da lungo per la sua costante collaborazione alle nostre Guide. Aiuto efficace diedero anche il collega di Consiglio dott. Moldenhauer per i dintorni di Napoli, il dott. Rusca per ricerche relative ad antichità, chiese e musei, il dott. Ceria per l'aggiornamento della descrizione di Roma, e il dott. Gerelli per tutto l'ordinamento amministrativo. Non bisogna credere che anche questo vada da sè. Furono a Milano al Touring due volte inviati di Hachette, una volta andò a Parigi il dott. Gerelli, una volta a Londra il Consigliere dott. Moldenhauer e pure una volta io a Londra. La parte cartografica fu come sempre diretta dal nostro cav. Pietro Corbellini.

Dalla critica storica alla ...culinaria.

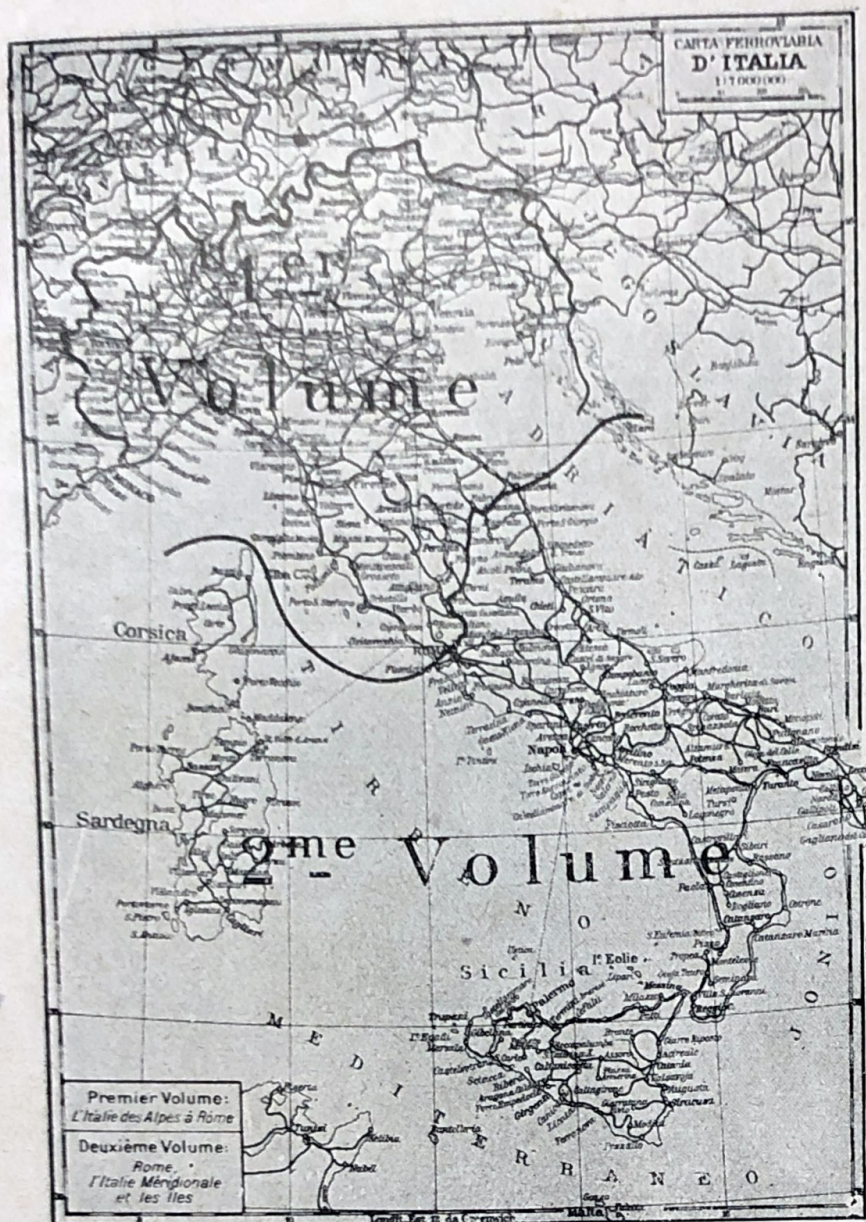
La parte descrittiva di Roma, dell'Italia meridionale e delle Isole è preceduta da capitoletti introduttivi di grandissimo valore per la preparazione spirituale del viaggiatore straniero.

Si comincia con un brillante studio del prof. G. Q. Giglioli, *L'Arte Romana*, che, tra altro, rivendica quanto di originale, contrariamente all'opinione corrente anche fra gli studiosi, vi è nell'arte romana. Il prof. Giglioli era certamente tra le persone più autorevoli per questo originale lavoro, giacchè egli ha dedicato tutti i suoi studi all'archeologia e all'arte etrusca e romana, attività premiata dalle scoperte recentemente fatte, ad esempio, a Veio. Leggendo si vedono passare dinanzi agli occhi come su uno schermo

FAC-SIMILE DELLA COPERTINA DELLE GUIDE IN FRANCESE ED IN INGLESE CHE IL TOURING HA COMPLETAMENTE «FATTO» E CHE VENGONO DIFFUSE ALL'ESTERO DALLE DUE GRANDI CASE EDITRICI HACHETTE E MUIRHEAD.

tutti i più importanti edifizi e monumenti dell'arte romana dalla Repubblica all'epoca Augustea, e più giù fino alle magnificenze di Traiano nell'immenso Impero, all'ultimo fiore dell'arte romana con Adriano e allo sbocciare dell'arte cristiana.

Adolfo Venturi col suo stile immaginoso, ma meravigliosamente esatto nel caratterizzare un colore, una sfumatura, un atteggiamento, una linea, ci introduce poi nel fatato regno della *Roma artistica del Medio evo e dei tempi moderni,* dai nudi graffiti delle catacombe ai mosaici luminosi dell'epoca bizantina, alle creazioni sculturali e architettoniche dei Cosmati, al primo fiorire della pittura in Roma con Pietro Cavallini, alla gloria del Rinascimento ed alle audacie ed al fasto del barocco. Non fu facile tradurre il Venturi. L'intima natura della lingua francese così limpida e precisa ma meno aperta alle sfumature della immaginazione, pareva rifiutarsi a certe magistrali sottigliezze di espressione che pur penetrano come lama. La *Guida di Roma* che verrà data ai Soci del T. in principio dell'anno prossimo porgerà loro in tutto il suo fascino originale questo smagliante capitolo.

Il passaggio al capitolo seguente « Renseignements généraux » costituisce un salto piuttosto brusco dalle regioni eteree dell'arte a quelle terrestri della realtà turistica. Ecco alcuni temi in margine: epoca e piano di viaggio, passaporti, dogane, moneta, lingue, ciceroni, sicurezza pubblica, alberghi, pensioni, ristoranti, tasse di soggiorno, tasse turistiche, caffè, bars, tabacchi, musei, teatri, negozi di antichità, ferrovie, navigazione, automobilismo, carte, poste e telegrafi, assicurazioni, istituzioni (notizie sul T.C.I., sull'ENIT, sul C.A.I.), ecc.

Preziose, originali, gallicamente pantagrueliche sono le notizie gastronomiche che fanno riscontro a quelle contenute nel 1° volume della stessa Guida. Il capitolo *I vini del*

LA CARTINA FERROVIARIA CONTENUTA NELLA GUIDA IN FRANCESE DEL T. C. I. DALLA QUALE RISULTA LA DISTRIBUZIONE DELLA MATERIA NEI DUE VOLUMI DI QUELLE GUIDE (IN DIMENSIONI RIDOTTE).

paese, specialità culinarie, è una vera ghiottoneria in se stesso; nessun'altra pubblicazione contiene in così breve spazio tante notizie utili al viaggiatore buongustaio. Nomi celebri come vini dei Castelli, Lacryma Christi, Falerno, Capri, Malvasia di Lipari, Marsala, si alternano con altri meno noti ma di tipi altrettanto caratteristici: ad es. l'asprinio di Salerno, il greco di Gerace, la vernaccia e il monica di Sardegna. Segue l'elenco una breve ma appetitosa descrizione dei piatti locali principali, dai carciofi *alla giudia* e dall'*abbacchio* alla cacciatora, prelibate specialità delle trattorie romane, alla zuppa di vongole, alla *mozzarella in carrozza,* e alla *pizza* servita nei ristoranti di Posillipo, ai maccheroni *con le sarde* e alla *capponata* di melanzane di Palermo.

Roma.

Gli itinerari descrittivi hanno inizio con Roma. Come si è fatto per la *Guida italiana,* anche per quella per gli stranieri ad ogni città precede quasi una « definizione »; pochi periodi che condensano posizione, fisonomia, caratteristiche artistiche e storiche della città. « Definire » Roma in poche linee non fu certo impresa agevole. Si è cercato di mescolare in dosi opportune al lato pratico il sentimento italiano.

Fra le notizie pratiche, tutte controllate in luogo, ed anche rivedute da autorevoli conoscitori della città, sono degne di particolare rilievo l'elenco dei ristoranti e anche delle più caratteristiche trattorie romane, con l'indicazione delle relative specialità: non meno di 64 fra ristoranti e trattorie sono stati indicati, raggruppati per zone. Sotto il titolo « Indirizzi utili » furono segnalati uffici pubblici, ministeri, ambasciate presso il Re d'Italia e presso la S. Sede, consolati, istituti di istruzione, accademie, ecc. Altre notizie che il turista apprezzerà particolarmente sono: l'elenco delle cerimonie ordinarie e straordinarie del culto, delle principali feste religiose e popolari, di indicazioni per la visita di reliquie, la nota dei templi e delle sale di culto acattolico, l'orario dell'Ave Maria nei diversi mesi, quello di visita di musei, gallerie e monumenti (che, tra parentesi, sarà sempre imperfetto perchè a Roma è in continua rivoluzione).

Segue un conciso cenno storico con particolare riguardo allo sviluppo edilizio, poi la cronologia dei Sommi Pontefici, accuratissimo studio con molti dati originali di Antero Belletti. Una prova del nostro scrupolo? Nulla in apparenza di più stabile di questo elenco. Invece il nostro studio ha qualche piccolo divario con alcuni dati della cronologia uf-

LA CARTA DEGLI ITINERARI E DELLE CARTINE CONTENUTE NEL VOLUME DELLA GUIDA IN INGLESE DEL T. C. I. (IN DIMENSIONI RIDOTTE).

ficiale che fu da noi segnalato per chiarimenti in campo competente.

La descrizione di Roma è divisa in 16 itinerari. Vi hanno collaborato studiosi autorevolissimi quali il neo-senatore prof. Adolfo Venturi, il prof. Lucio Mariani, chiarissimo nostro amico testè defunto, il dott. Fulberto Vivaldi, il prof. G. Q. Giglioli della R. Università di Pisa, il prof. A. Bertini Calosso, Ispettore al Museo di Villa Borghese, ed altri. Il Bertini Calosso fu un assiduo, minutissimo, prezioso revisore (insieme al Giglioli) dell'opera nostra, oltre che importante collaboratore per alcune sue parti. Questa sua coscienziosa e competente revisione si sta in questo momento rinnovando sul testo del primo volume della Guida francese di cui, possiamo dirlo con vivo piacere, è imminente la seconda edizione. Non bisogna mai stancarsi di andare sempre più a fondo.

Si è dunque fatto tesoro anche delle ultime ricerche archeologiche, dei più recenti studi sull'arte a Roma. Non poche interpretazioni dubbie vennero corrette, molte delle erronee, accettate in manuali correnti, rettificate; fu tenuto conto dei nuovi acquisti delle raccolte romane. La stampa fu un po' complicata e ritardata dal fatto che la Guida veniva a maturazione proprio quando il Museo Nazionale Romano alle Terme (e quale Museo!) e le raccolte Capitoline erano in pieno corso di riordinamento.

Passando ai dintorni di Roma, rivestono carattere di maggiore originalità le descrizioni di Veio, di Tivoli, della Villa Adriana, e di Ostia antica (aggiornata dal prof. Guido Calza, direttore di quegli scavi).

Partenope la sirena.

Napoli, centro di una delle più meravigliose plaghe turistiche italiane, ebbe specialis-

16. De Messine à Catane - L'Etna.

Les trains [illegible] correspondance [illegible] directe avec ceux venant de Naples et de Métaponte, au moyen de *ferry-boat*, partent de la gare de Messine-Port pour Messine-Centrale (2 min.), où ils s'arrêtent [illegible]; dans le sens inverse [illegible], ils continuent de la gare Centrale à celle du Port.

CH. DE FER, 183 k. en 5 h. 40, en trains directs.

[illegible]

La ligne, dans son ensemble, est fort intéressante. [illegible] s'arrête à Taormine.

RIPRODUZIONE DI « UNA QUALUNQUE » DELLE TORMENTATISSIME PAGINE COSTITUENTI LE BOZZE « IN COLONNA » DELLA GUIDA IN FRANCESE DEL T. C. I.

sime cure. Il Museo Nazionale, tra i primissimi del mondo per lo studio dell'arte greca, ellenistica e romana, era ed è in completo ordinamento; nuovi acquisti vanno prendendo il loro posto, ed i vecchi oggetti vengono ridisposti secondo criteri nuovi. Per alcune collezioni dovemmo perciò contentarci di descriverle come esse erano al momento della stampa. In questo lavoro ci fu cortesissimo d'opera il comm. Frascherelli, Commissario per il Museo Nazionale di Napoli, come pure il prof. Minto, della Direzione del Museo, e la signorina prof.ª Levi del Museo stesso. Questa ci fornì anzi la descrizione (la prima che appaia in una Guida) della nuova collezione dei musaici e degli affreschi pompeiani recentemente aperta, delle terre cotte figurate e quella dei vasi dipinti, nonchè l'aggiornamento delle sale finora aperte della Pinacoteca.

Per i dintorni di Napoli, la ricchezza di dati di ordine pratico è veramente notevole. Si confrontino ad es. quelli che precedono Capri, il Vesuvio, Ischia, ecc. Sono indicati la durata della visita e la stagione più propizia, i prezzi di piroscafi, ferrovie, tranvie, barche, vetture, automobili, ecc. Nessun turista per quanto esigente potrebbe domandare di più da una Guida.

Venendo a Pompei, la città disseppellita dalla quale provengono in gran copia le nostre conoscenze della vita privata degli antichi romani, la descrizione venne completata e messa a punto da un eminente studioso e funzionario locale, il prof. Matteo della Corte, Console del T.C.I. Interessantissima è la parte originale, assolutamente inedita, riguardante i nuovi scavi della Via dell'Abbondanza, già illustrati fuggevolmente anche su questa *Rivista*. Il testo si legge, vorrei dire, come un vibrante racconto storico. Col nuovo sistema di restauro, Pompei rinasce; anche lo scritto riflette la visibile risurrezione: « Voici, au N. 2, entre deux tavernes, l'entrée de la maison de Loreius Tiburtinus, une de celles qui donnent plus immédiatement l'illusion parfaite de la vie des Pompéiens. Un charme particulier lui vient du beau jardin, qui renait après 2000 ans ». E la descrizione continua così per l'interno, dove sembra che ancor si muovano figure e si adombrino miti.

I rovesci delle due piante di Pompei portano interessanti piante e spaccati di case pompeiane con destinazione di ciascun locale.

Pro: Puglie, Calabria, Sicilia, Sardegna.

Tutti gli itinerari dell'Italia Meridionale, e cioè circa 175 fitte pagine, sono lavoro ori-

The railway from Verona (Porta San Giorgio) to (21 m.) *Caprino* and (2½ m.) *Garda* traverses the *Valpolicella*, a district famous for its wine and its marble. Its chief village is (11 m.) *Sant'Ambrogio*, about ¾ hr. N.E. of which is *San Giorgio*, with a Romanesque church and cloister (8th and 13th cent.). In the church is an 8th cent. ciborium. We cross the railway to Trent, and then the Adige. — 16 m. *Affi* is the junction for a branch to (5½ m.) *Bardolino* and (7½ m.) *Garda* (p. 000). The main line goes on to (21 m.) *Caprino Veronese*, at the S. end of the long ridge of *Monte Baldo* (7275 ft.).

From Verona to *Legnago* and *Rovigo*, see p. 000; to *Milan* viâ Brescia, see Rte 00; to *Modena* viâ Mantua, see p. 000; to *Trent* and *Innsbruck*, see Rtes. 21 A and 21 C; to *Venice*, see Rte 25.

24. THE TRENTINO AND THE DOLOMITES

APPROACHES. For travellers proceeding direct from England to the Dolomites, and especially for those bound for Bozen or Meran, the international route viâ Innsbruck (Rte. 26 c) is recommended. For tourists already in Italy the most convenient approaches to the Trentino are from Verona (Rte. 21 a) or from Venice (Rte. 21 b).

The **Trentino**, a region full of natural beauty and the northernmost part of Italy since the frontier was readjusted in 1919, comprises the middle and upper basins of the Adige, which descends from the glaciers of the Alps to the sunny shores of the Lake of Garda. Its mountains include the Adamello-Presanella range, the Ortler (12,803 ft.), the Brenta group, and the marvellous range of the **Dolomites**, famed for the fantastic shape of its limestone peaks. Tourists will find good accomodation, not only at well-known resorts such as Bozen and Meran, with their first-class hotels, but also in many of the smaller towns and villages.

After the time of the Etruscans and the Gauls the Trentino was Roman territory. It became a Lombard duchy and a Frankish mark, and the N. part was temporarily joined to the German empire by Otto I. In 1027 arose the ecclesiastical principalities of Trent and Bressanone, and until the 18th cent. the history of the Trentino records the struggles of these two powers with the communes and the feudal lords, notably the counts of Tyrol. The upper valley passed to the Hapsburgs in 1363, and at a time the middle valley came under the sway of Venice. In the 16th cent. Trent enjoyed great prosperity, and the sway of Venice. In the 16th cent. Trent enjoyed great prosperity, and its dignity was reflected in its selection as the meeting place of the famous Council in 1542. The Trentino was annexed to Bavaria in 1803, but it was disturbed by the insurrection led by Andreas Hofer (1809), and six years later it reverted to Austria, which used every endeavour to crush the spirit of Italian 'irredentism' in the valleys. It was not until 1918, when the victorious Italian armies appeared on the Brenner, that its union with Italy became inevitable. — The Trentino dialect is spoken in the S. part of the province, a more or less pure Ladin (resembling the Romonsch of the Grisons) in some of the middle valley, and German in the N.

FAC-SIMILE DI «UNA QUALUNQUE» DELLE TORMENTATISSIME PAGINE COSTITUENTI LE BOZZE «IN COLONNA» DELLA GUIDA IN INGLESE DEL T. C. I.

ginale e inedito, nel quale si dovettero contemperare due termini antitetici, la ricchezza artistica e paesistica delle regioni e la ristrettezza dello spazio consentito dall indole e dalla mole del volume. Nonostante questa pregiudiziale credo si possa affermare che la descrizione, ad esempio, della Calabria nella nostra Guida è non solo la più fresca, ma anche la più copiosa e la più completa fonte di notizie finora pubblicata su quella pittoresca regione. Si vedano come tipi di concisione, quasi telegrafica ma pure espressiva, il cenno sulla Sila, a pag. 432 e 433, sul Gran Sasso d'Italia a pag. 418 e 419, l'itinerario di visita di Bari, di Brindisi, di Benevento, di Taranto, ecc.

Alla Sicilia furono dedicate 90 pagine. Il nostro volume italiano « Sicilia », già pubblicato, servì di base, ma dovette subire un rimaneggiamento completo e un accurato aggiornamento. Fra l'altro, la parte riguardante l'Etna tiene conto anche dell'eruzione del 1923 secondo dati fornitici dal chiarissimo vulcanologo prof. Platania di Catania. Altre importanti collaborazioni ci vennero cortesemente fornite dall'illustre sen. prof. Paolo Orsi, Capo Console del T.C.I. per Siracusa e Direttore del Museo Nazionale Siracusano, dal Direttore del Museo Nazionale di Palermo, dal cav. Pietro Santangelo che rivide e corresse la descrizione di Messina, ecc. Utilissime per l'orientamento del viaggiatore le notizie generali sulla Sicilia, sui servizi di navigazione, sui *ferry-boats*, sulla stagione e sul piano di viaggio, l'itinerario dei piroscafi Napoli-Palermo e Napoli-Messina-Catania.

Alla Sardegna, che purtroppo è ancora esclusa dal piano di viaggio dei turisti stranieri che visitano l'Italia (ma come andarvi con tanta scarsità d'alberghi?) vengono dedicate 10 pagine, sufficienti però ad invogliare il lettore a conoscere un paese così pittoresco e a guidarlo in una breve corsa attraverso l'Isola.

L'elenco degli artisti citati nel volume ha un valore particolare per i riferimenti di pagina affiancati ad ogni nome; infatti è così possibile vedere in un batter d'occhio dove si trovino le principali opere di ciascuno. Un piccolo glossario spiega un centinaio di termini meno universalmente noti di architettura e di arte usati nel testo.

La cartografia, che rende più pratico il volume, è davvero imponente. In complesso

sono 14 piante di città, 20 carte geografiche, 7 piante di antichità e 4 di edifizi, oltre 12 altre piante sui rovesci delle carte e 16 piante di edifici, in nero nel testo.

« Northern Italy ».

Mentre scriviamo queste pagine si fa la prima spedizione a Londra di un rispettabile numero di casse del 1° volume dell'edizione inglese *Northern Italy - From the Alps to Rome*. La fortuna ti accompagni, o sudata opera nostra, mi permetto di esclamare: ripasserai il mare brumoso e tornerai alla tua terra di sole tra mani ignare o fors'anche dubitose e aprirai occhi e cuori, e questo sarà il nostro orgoglio e il nostro compenso!

Il volume inglese è... *select*. Si giurerebbe che è stampato oltremanica; nè questo può sorprendere: le matrici dei caratteri vengono di là; titoli, estetica tipografica, sono stati discussi con là; perfino la « mano » (destra piuttosto che sinistra) d'inserzione delle carte fu convenuta con là. Naturalmente le altitudini sono espresse in piedi, le distanze, oltre che in chilometri, in miglia e così via. Ma anche più che un'esatta traduzione della edizione francese è un adattamento della Guida ai gusti e ai requisiti del pubblico che parla l'inglese, e in questo fu magistrale collaboratore il Muirhead. Così, oltre un ordinamento alquanto diverso di alcuni itinerari, nell'edizione inglese sono più frequenti e più esaurienti gli accenni a letterati ed artisti britannici (Byron, Shelley, Robert Browning, E. Barret Browning, ecc.) che hanno soggiornato a lungo nel nostro Paese o l'hanno percorso con particolare amore e l'accenno alle istituzioni colturali britanniche. Inoltre parecchi furono gli aggiornamenti e le aggiunte resesi necessarie in questo volume, dopo la pubblicazione del corrispondente francese.

***

Come i Consoci vedono, « mentre spunta l'un, l'altro matura ». Non è, mi pare, pretesa infondata il dire che il Touring *progetta, lavora e conclude*.

L. V. BERTARELLI.

UOMINI, DONNE, CACCIATORI, SCIATORI, GIOVANOTTI E PERSONE ANZIANE, A TUTTI INTERESSA DI PROCURARSI I 59 FOGLI DELLA CARTA D'ITALIA DEL T.C.I., CHE SI OTTENGONO CON BEN POCA FATICA. È COSÌ FACILE PRESENTARE TRE VITALIZI O PASSAGGI A VITALIZIO! CHIEDERE (CON BIGLIETTO DA VISITA E LA SIGLA P. C. V.) IL BANDO DEL 11° CONCORSO VITALIZI CHE SCADE IL 31 DICEMBRE 1924.

CHIESA DI FORNÒ, A 6 KM. DA FORLÌ, TRA LA VIA EMILIA E LA CARROZZABILE PER CERVIA. - ESTERNO DA LEVANTE.

FORNÒ

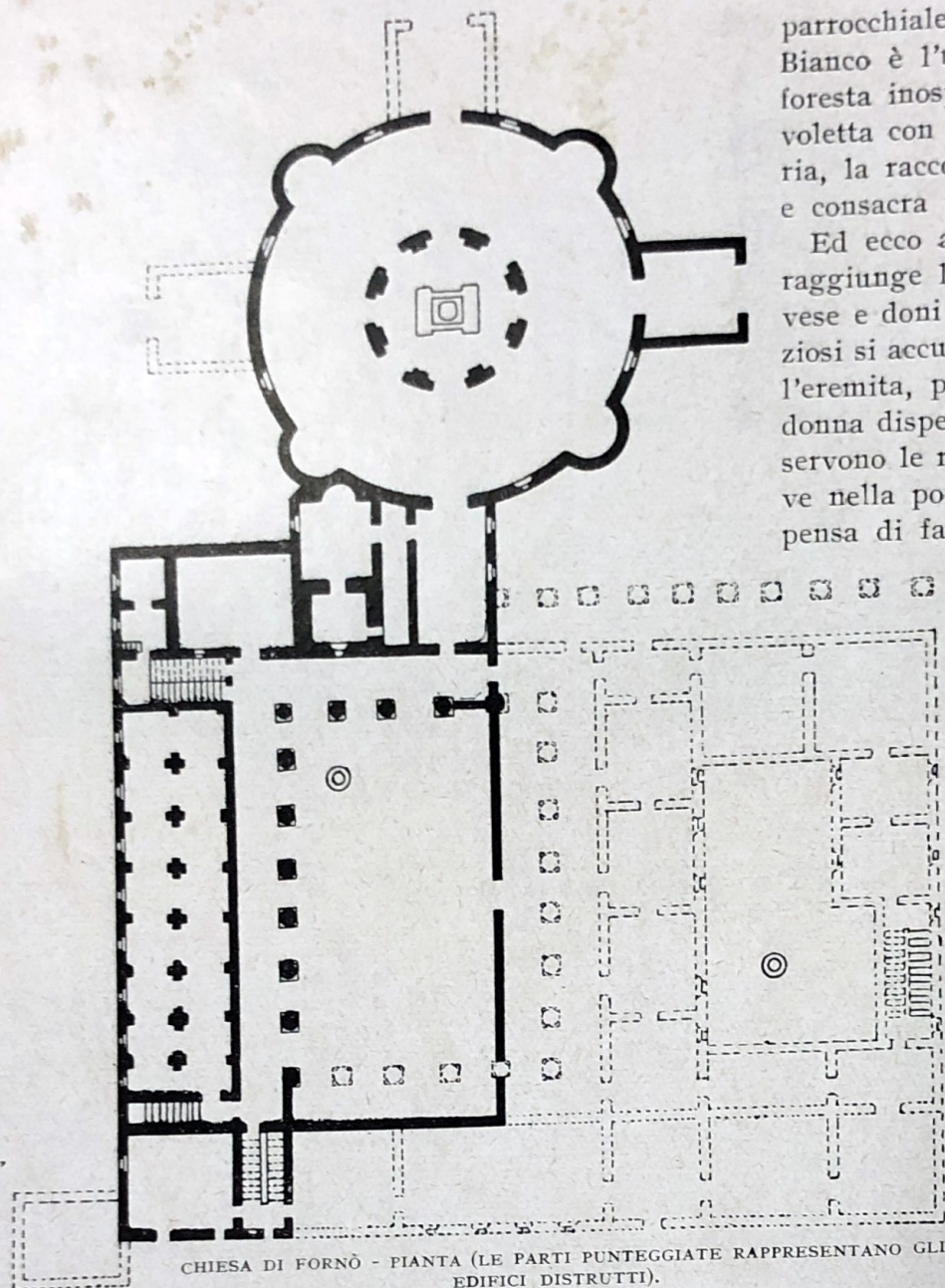
Dalla cella campanaria della torre di S. Mercuriale di Forlì più non ispia le stelle Guido Bonatto, il grande « astrolago », a predire vittoria e ferite al Montefeltrano, ma dalle sue grandi finestre, aperte al libero giuoco dei venti, è ognora presente la vista dell'ondante profilo appenninico e della feconda pianura romagnola, partita dai solchi « che segnò la groma » romana, fino al suo limite nella sottile linea azzurrognola dell'Adriatico. Uniforme e pur varia, fumante dalle zolle recenti o pingue di messi, di canape, di barbabietole, si stende il dolce piano dalle aeree « penne » di S. Marino ai bassi vapori delle valli di Comacchio. Ma in quella uniformità, picchiettata dalle bianche case coloniche, dai dorati pagliai, dal verde cupo di qualche parco, e rigata dai candidi ghiaieti dei fiumi, una cosa non bene definita, di forma inusitata, richiama l'occhio che, fissandovisi, scopre una chiesa circolare fiancheggiata da un massiccio campanile. È Fornò, costruzione singolare come il suo nome sonoro e squillante quale un grido di guerra.

La sua storia è stranissima e non le manca nemmeno un velo di romanticismo, che la rende più attraente.

Nel 1445, mentre Forlì godeva di una relativa pace sotto il dominio di Antonio Ordelaffi, vi compariva un uomo che destò subito la curiosità generale per la stranezza dei costumi e per le voci che presto corsero sul suo conto. Si raccontava che era di Durazzo e che era stato corsaro nei domini della Serenissima; si aggiungeva che, avendo fatto naufragio e salvatosi egli solo fra molti compagni, si era dato a vita penitente. Non se ne conosceva che il nome, Pietro; il popolo aggiunse presto il soprannome di Bianco perchè vestiva di lana bianca.

All'estremità dell'attuale via Regnoli, allora quasi deserta, il pirata di Durazzo si costruì una celletta, che esisteva ancora nell'Ottocento ed era chiamata la « celletta del zoppo » per essere Pietro claudicante.

Altre circostanze contribuirono a destare l'interessamento e la curiosità del pubblico. Quest'uomo umile e dimesso, quantunque non fosse ascritto ad alcun ordine religioso, viveva in assoluta povertà e di elemosina, non calzava zoccoli, non si cibava che di uova e di frutta, dormiva su una tavola o sul terreno. Portava la barba « alla greca » e una volta al mese si faceva radere i capelli, poi, al termine dell'operazione, si riponeva in

CHIESA DI FORNÒ - PIANTA (LE PARTI PUNTEGGIATE RAPPRESENTANO GLI EDIFICI DISTRUTTI).

capo una berretta di lana bianca che frattanto aveva tenuta immollata nell' acqua. Questi particolari ce li ha raccontati quel pettegolo del suo barbiere, che si piccava di lettere e che ci ha lasciato quell'ormai famosa cronaca, non soltanto forlivese ma italiana, che rivela nel suo autore, Andrea Bernardi, un perfetto giornalista.

La curiosità del popolo importuna Pietro Bianco anche nella sua celletta e allora egli cerca il silenzio e il raccoglimento in un bosco lungo la riva destra del fiume Ronco, in uno degli allora numerosi residui di quella grande selva che occupava tanta parte della pianura quando qui discesero gli Umbri, i padri dell'età del bronzo, e, più tardi, i Galli ed i Romani. Oggi di quel bosco non avanza altro che il nome rimasto alla chiesa parrocchiale della Selva. Ma Pietro Bianco è l'uomo dei prodigi. Nella foresta inospite egli ritrova una tavoletta con l'imagine dipinta di Maria, la raccoglie, la onora, le inalza e consacra una cappelletta.

Ed ecco anche nella solitudine lo raggiunge la pietà del popolo forlivese e doni in denaro e oggetti preziosi si accumulano nella celletta dell'eremita, per riconoscenza alla Madonna dispensatrice di grazie. A che servono le ricchezze all'uomo che vive nella povertà più assoluta? Egli pensa di farne una offerta al cielo, sogna un tempio che s'inalzi al disopra della cupola verde della selva come un inno di bellezza e di fede. Ed ecco l'uomo, che da pirata si è fatto eremita, trasformarsi in costruttore. Rapidissimamente, come se la volontà e l'ardore più che l'opera manuale, l'avessero inalzata, sorse la chiesa vasta e singolare.

L'anno dell' inizio dei lavori, il 1450, è consacrato da un'iscrizione non nel latino classico o nel latino curialesco, ma nel saporoso e ingenuo volgare, che fu apposta da Pietro stesso nel fregio del portale maggiore tra fasci elegantissimi di colonnine esili come steli di graminacee.

Non mi pare ben certo che quando Pietro iniziò il tempio avesse in animo di unirgli un convento; forse quest'idea sorse più tardi, a giudicare dalla poca organicità con la quale l'edificio monastico fu collegato alla chiesa. E poco organico riuscì anche il convento, iniziato dall'eremita albanese, sospeso per la morte di lui nell'aprile 1477 in età di 60 anni, ripreso per impulso del signore di Forlì, Pino III Ordelaffi, che l'affidò alla Congregazione dei Canonici di S. Salvatore di Ravenna bianco vestiti. Bianco e verde! Aleggia in quegli anni su Fornò una purità quasi francescana, una gioiosa confidenza,

che pare simboleggiata dalla candida veste dei monaci che si aggirano piamente nel convento chiuso entro il verde anello della selva.

CHIESA DI FORNÒ, DINTORNI DI FORLÌ - L'ESTERNO COL CAMPANILE DAL VIALE D'INGRESSO.

Perfino le galline bianche! Ho dimenticato di raccontare che Pietro allevava delle galline tutte bianche vedendo nel loro candore un simbolo della purità di Maria. Chi avrebbe sospettato nel pirata un' anima di fanciullo e di poeta?

A chi l'ammoniva dell'esilità delle mura perimetrali della chiesa, insufficienti a sostenere le alte e pesanti vôlte, egli rispondeva con le parole della fede «che la nostra Dona non lasaria caschare». Non era l'imagine venerata detta, per le virtù taumaturgiche, la Madonna delle Grazie? Ma proprio nell'ultimo anno di vita del confidente Pietro le mura incominciarono a presentare delle fenditure e fu detto che questo fatto accelerasse la fine dell'eremita. Sei anni dopo una grave scossa di terremoto apriva crepe più numerose e più gravi, cui i frati ripararono con l'abbattere le vôlte, abbassare i muri e sostituire un tetto a travature.

Al principio del Cinquecento Fornò entra nella storia. Nel 1507 Giulio II, il pontefice battagliero, visitò due volte con interesse il convento e le camere della sua dimora furono poi sempre dette le *stanze di Giulio II*. Poi convento e tempio rientrano nel silenzio. Ma quel silenzio e quella solitudine dovevano pesare sull'animo dei monaci, che nel Settecento abbandonarono il tranquillo cenobio rurale e si trasferirono a Forlì nel convento già dei Gesuiti. La soppressione alla fine di quel secolo segnò la decadenza sempre più rapida del monastero di S. Maria delle Grazie, nè valse che Leone XII nel 1829 reintegrasse i canonici di S. Salvatore nell'antico possesso. Essi non seppero o non vollero valersi del beneficio, che affidarono ad un cappellano.

Per un cappellano, il convento, capace di qualche centinaio di ospiti, era davvero troppo grande ed i frati nel 1838 incominciarono ad abbattere quella fabbrica che la benignità pontificia aveva loro concessa e più che tre quarti dell'edificio, incominciando dalle stanze di Giulio II, decorate da Pietro da Bagnara, furono ben presto un mucchio di rovine. Anche della chiesa, che minacciava di sfasciarsi, i monaci pensarono di disfarsi; valsero però in buon punto a trattenere le mani vandaliche le proteste dei bravi contadini all'intorno, le quali dovettero essere ben vivaci se giunsero fino alle orecchie dell'Eccellentissimo Gonfaloniere di Forlì, che era il conte Pietro Guarini, e a quelle di

S. E. monsignor Giuseppe Milesi legato della provincia. L'ingegnere Giacomo Santarelli forlivese convinse facilmente quest' ultimo che il pericolo della rovina della fabbrica era un pretesto, che non aveva neppure il merito della novità, per compiere l'ultimo atto vandalico. Il piccone sospese i suoi colpi, ma il monumento fu abbandonato a se stesso. La sua salvezza si dovette ad uno di quei casi singolari che fanno spesso deviare il corso della storia. Nel 1832 il vescovo di Imola si era recato a far visita al Falconieri, arcivescovo di Ravenna, che passava l'estate in una sua villa a Casemurate, alla estremità del territorio forlivese verso Cervia. Di là a Fornò non vi sono che pochi chilometri e l'alacre vescovo, che aveva allora 40 anni, si recò a visitare il venerando convento e fu colpito dalla bellezza dell'edicio e dal suo stato di abbandono. Quattordici anni dopo quel vescovo, che intanto aveva fatto carriera, divenne pontefice. Pio IX non dimenticò quanto aveva veduto il presule di Imola; nel 1850 spodestò i monaci del possesso di Fornò e ordinò si restaurasse la bella chiesa di Pietro Bianco. Il Santarelli ultimò i lavori di ricostruzione e di consolidamento nel 1853. Ben poco rimane da aggiungere per completare la storia del monumento ed è ancora la notizia di una rovina. Nel 1870 la snella cuspide conica che coronava il grave campanile cadde per terremoto e non fu più rifatta.

CHIESA DI FORNÒ - LA TAVOLETTA DELLA «MADONNA DELLE GRAZIE» RITROVATA, SECONDO LA TRADIZIONE, DA PIETRO BIANCO NELLA SELVA E IN PARTE COPERTA DA ELEGANTE RIVESTIMENTO ARGENTEO BAROCCO.

***

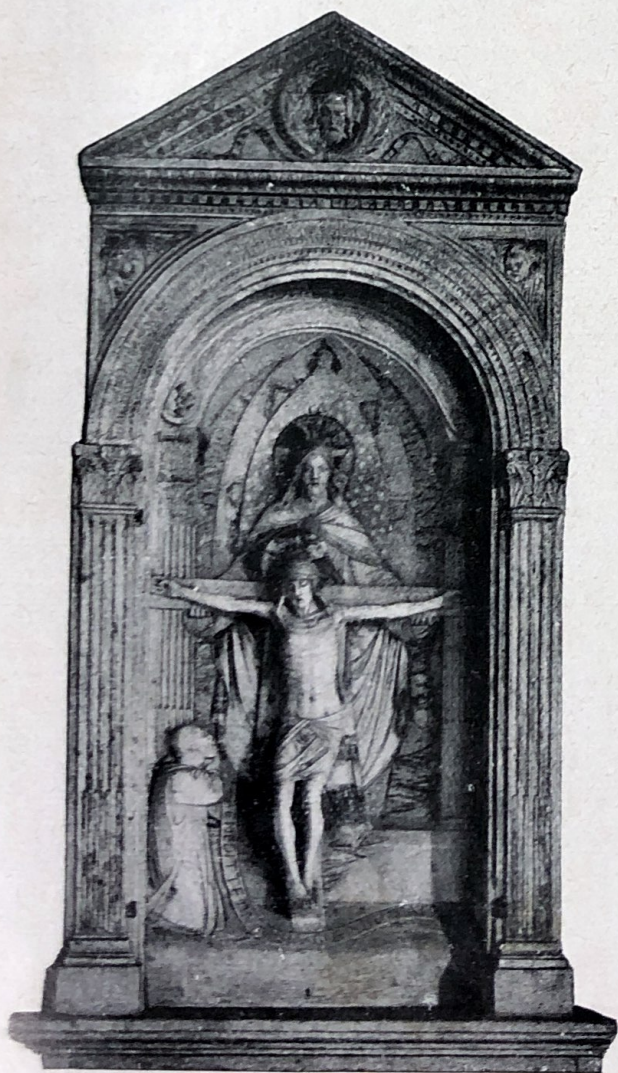
Ma per quanto è nota e chiara la storia di S. Maria delle Grazie, è altrettanto oscura e misteriosa la storia delle opere che l'abbelliscono. Perdute le memorie del convento, muti gli archivi, non rimane che l'esame stilistico e questo ha finora portato scarsissimi frutti, perchè di nessun'opera d'arte si conosce con certezza l'autore. Incominciando dall'architetto di questa « bella villanella » della Romagna. Si è fatto il nome di Pace di Maso « del Bambase », che dev'essere escluso almeno nei primi tempi della costruzione se nel 1450, quando questa fu iniziata, l'architetto e famoso ricamatore forlivese aveva circa dieci anni. Che Pietro Bianco stesso possa aver dato la ispirazione della forma è possibile anzi probabile, ma non si vorrà supporre nel pirata-eremita un apostolo della nuova favella artistica toscana.

Fornò, una chiesa del più alto interesse nella storia architettonica della Romagna, sorse nel periodo di transizione dal lombardo-ogivale al Rinascimento, cioè in un periodo di una *sensibilità* affatto particolare e seducentissimo a studiarsi. Ripetiamo la data: 1450. Il rinascimento architettonico, trionfante a Firenze per opera del Brunelleschi, morto da quattro anni, e di Leon Battista Alberti, sta compiendo la conquista delle altre città toscane e, con particolare difficoltà, di Siena. Tra le altre regioni la Romagna si mostrò la più sollecita ad accogliere con fervore le nuove forme; a ciò la disponevano i rapporti sempre mantenuti con la Toscana e probabilmente anche il sentimento della romanità vivo coi ricordi di Ravenna imperiale. In quegli anni il tempio che perpetua la gloria e il nome di Sigismondo Malatesta sorge a testimoniare il rapidissimo avvento

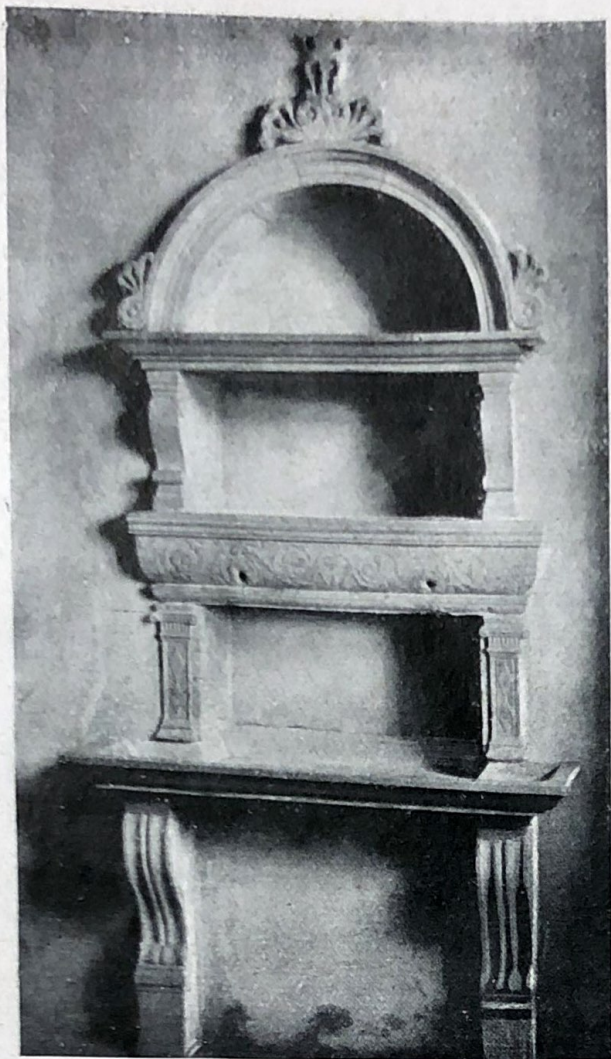
dell'arte nuova con l'interno di Matteo de' Pasti, nelle forme di transizione magniloquenti delle chiese veronesi, e con l'esterno albertiano, espressione definitiva dello spirito classico.

Ma a Forlì lo spirito del passato resisteva; ancora un decennio dopo, nel 1459-60 Matteo di Riceputo inalzava il palazzo del Podestà, che è cronologicamente l'ultimo edificio medioevale della Romagna, così singolare per un non dubbio richiamo ad un saldo e grave organismo romanico, appena temperato dall'uso parziale dell'arco acuto e dalla fine eleganza della decorazione in cotto.

Anche Fornò fu iniziato nelle forme romanico-ogivali (ne resta qualche traccia nella cella interna), ben presto sostituite da quelle della Rinascenza toscana, che qui si è espressa con un candore e con una freschezza quasi rusticani. Ma singolare e inusitata è la pianta, a due cerchi concentrici; sul cerchio interno s'inalza la cupola; nel cerchio esterno si aprono quattro porte e s'incurvano quattro absidi, quasi fiore silvestre aperto in quattro petali. Concezione semplice,

CHIESA DI FORNÒ - UNA FINESTRA DEL MURO INTERNO DEL DEAMBULATORIO CHE MOSTRA LE FORME OGIVALI ADOTTATE DA PRINCIPIO NELLA COSTRUZIONE.

CHIESA DI FORNÒ - BASSORILIEVO DELLA TRINITÀ, DI SCUOLA FIORENTINA DEL QUATTROCENTO.

armonica, ricca di effetti pittoreschi in un edificio grandioso anche se di non eccezionali dimensioni ma atto ad accogliere una grande folla di fedeli. Penso che l'idea del bel tempio circolare sia stata suggerita da Pietro, memore di S. Donato di Zara.

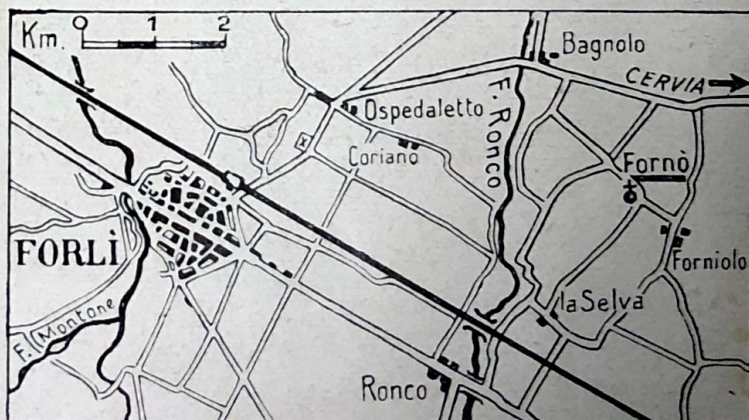
Numerose opere di scalpello e di pennello vennero man mano ad aggiungergli grazia e splendore. Nell'atrio, un bel fregio ed una lunetta frescati, che sono certamente dello stesso ignoto pittore che dipinse l'abside della chiesa di S. Pietro in Trentola nel territorio ravennate. Appena entrati nel deambulatorio, subito a destra, entro un arcosolio, il sarcofago semplice, ma non privo d'eleganza, che custodisce il corpo di Pietro e che venne eseguito per commissione di Pino III Ordelaffi nel 1479, forse da quello che fu lo scultore ufficiale del principe, Francesco di Simone Ferrucci da Fiesole. Nella parete di fondo dell'arcosolio è un affresco della *Deposizione di Cristo*. Alla scena pietosa assiste inginocchiato, con la corona del ro-

CHIESA DI FORNÒ - LAVABO IN SAGRESTIA.

sario tra le mani giunte, Pietro Bianco dal volto emaciato d'asceta. È questa l'opera più enigmatica e, per quel che sappiamo — e non è molto — della pittura in Forlì anteriore o fuori dal movimento artistico determinato da Melozzo, estranea alla scuola forlivese. Essa è passata per qualche tempo quale opera di Leone Cobelli, il noto cronista e, a tempo perso, pittore, e potrebbe anche essere sua per una cert'aria... esotica, che troverebbe la spiegazione nel fatto che il Cobelli visse alcuni anni della gioventù in Francia e ritornò in patria ancora in tempo per conoscere Pietro.

Alla parete opposta della chiesa trovasi un graziosissimo bassorilievo della Trinità, polito e consunto come un avorio antico, trasparente quasi come un alabastro, capolavoro di arte mistica e di finitezza preziosa. Si è arrivati a fare per esso il nome di Donatello. È certamente della scuola fiorentina della seconda metà del Quattrocento; non pare del Ferrucci, che non giunse mai a tanta delicata stilizzazione di forme, ma di artista più vicino ad Antonio Rossellino, se non di questo stesso finissimo maestro, che nel 1458 aveva, probabilmente in unione al fratello Bernardo, scolpita l'arca del beato Marcolino per la chiesa di S. Giacomo apostolo a Forlì. In un altare accanto è la più strana opera d'arte di Fornò, una tela con la copia della ben nota tavola del Perugino rappresentante la *Famiglia di Maria*, che ora si trova nel Museo di Marsiglia.

Fin qui nulla di singolare, ma lo strano sta in questo che il copista, certamente della prima metà del Cinquecento (e che, in via di ipotesi, si potrebbe supporre tale Nicola da Cesena che lavorava in quegli anni a Perugia e che poi si ridusse in patria), ha esagerato i caratteri meno simpatici del Perugino — espressione melensa dei volti, bocche minuscole, pose forzate e di danza — fino ad un grado caricaturale così spinto che si direbbe cosciente e voluto.

Meno increscioso è l'anonimo di altre minori opere d'arte, quali il ritratto dell'augusto visitatore, che ha però un notevole valore iconografico perchè rappresenta il pontefice senza barba, un fregio con medaglioni di Apostoli, di Dottori e di altri Santi, opera del 1501 ma tutta ridipinta, un grazioso lavabo, un affresco del Presepio, di scuola locale del Quattrocento, con la rappresentazione della città di Forlì nel fondo, e la decorazione in terracotta nell'esterno della chiesa e degli avanzi del chiostro.

CARLO GRIGIONI.

LA REGIONE AD EST DI FORLÌ IN CUI TROVASI FORNÒ.

GARIAN (DALL'OMBRA SI VEDE IL MINARETO).

NEL CIELO DELLE NOSTRE COLONIE

Il nuovo indirizzo impresso alla politica coloniale dà carattere di attualità ai vari problemi relativi alle nostre Colonie. Le operazioni contro i ribelli hanno ristabilito il dominio verso buona parte dell'interno ed alle azioni militari fanno seguito, con vigoroso impulso, provvedimenti intesi alla valorizzazione delle nostre terre di Africa per il loro sviluppo commerciale ed agricolo. Pensiamo perciò possa riuscire interessante, ai lettori de Le Vie d'Italia, *il sapere quanto l'aviazione ha fatto finora nelle nostre colonie in concorso colle operazioni terrestri e quanto essa potrà fare in avvenire nel campo militare e specialmente in quello civile.*

Una pagina ignorata di eroismi aviatori.

Due anni fa, quando improvvisamente i ribelli circondarono Aziziah, fu una vera rivelazione per il Governatorato e per il Comando Militare quanto le nostre squadriglie, modeste di numero, ma superbe di attività ed audacia, seppero compiere prodigandosi incessantemente.

Si può asserire a titolo di onore pei nostri aviatori che, come ebbe a dichiarare il Governatore, l'aviazione salvò la colonia in quel momento critico.

Ogni comunicazione a terra essendo ineffettuabile, fu unicamente per le vie del cielo che, nei primi tempi, fu possibile mantenere il collegamento con Aziziah. I nostri Caproni trasportarono al presidio isolato duecento ascari di rinforzo, ed evacuarono la popolazione borghese portando in volo a Tripoli, senza il minimo incidente, 120 fra donne, vecchi e bambini colle loro masserizie.

La vita del presidio fu assicurata dagli aeroplani che, per via aerea, compirono giornalmente il lavoro provvidenziale di trasporto viveri. In un solo mese ben 40 tonnellate di derrate furono in tal modo arrecate alle truppe di Aziziah.

Ufficiali dei Comandi, posta, medicinali, munizioni, ebbero nell'aeroplano il mezzo rapido, sicuro, continuo di trasporto.

Ed oltre a questo compito di carattere ausiliario l'aviazione fece prodigi nell'assolvere gli incarichi prettamente militari.

La vasta regione fu esplorata dall'alto in numerosissime ricognizioni, che tennero sot-

to sorveglianza ogni movimento degli insorti armati, informando sempre tempestivamente i Comandi. Sicchè per la fedele opera degli alati osservatori nessuna azione dei ribelli ebbe carattere di sorpresa.

Contro i forti, contro le cabile, contro i nuclei di cavalieri, contro gli accampamenti, ovunque apparissero i bianchi barracani dei neri ribelli, gli aeroplani piombarono dall'alto come aquile e da basse quote li sterminarono colle bombe e col fuoco delle loro armi di bordo.

Nei primi tempi gli arabi osavano alzare verso il cielo il fucile per cercare di colpire i pericolosi uccellacci tricolori, che tornavano più volte al nido colle ali ferite. Poi gli effetti micidiali e precisi delle nostre offese aeree incutevano tanto terrore ai ribelli, che essi non osarono più sfidare il nemico che li inseguiva e li mieteva con azione fulminea e potente. Sicchè negli ultimi tempi gli arabi non ebbero più il coraggio di puntare le loro armi contro le nostre ali, ma all'approssimarsi degli aeroplani, presi dal panico, cercavano di fuggire precipitosamente non riuscendo però ugualmente a sottrarsi all'azione implacabile dei nostri bombardieri e mitraglieri del cielo.

Le colonne che si irradiarono da Tripoli, per compiere le varie note operazioni contro i ribelli, ebbero nell'aeroplano un prezioso compagno: il mezzo che le teneva in continua comunicazione colle colonne collaterali e col Comando.

Per ogni colonna fu compiuto dagli aerei il servizio di collegamento che in taluni casi rappresentò la salvezza per i soldati della terra, i quali ebbero l'aiuto tempestivo e provvidenziale da parte dei soldati del cielo, operanti con intimo e fraterno spirito di affiatamento.

Molti casi potremmo ricordare a conferma della esattezza della nostra affermazione; ci limiteremo ad accennare a due di essi fra i più importanti.

Una colonna nostra a decine e decine di km. da Tripoli, pervenuta ad un pozzo, al quale avrebbe dovuto dissetare uomini e bestie e compiere il rifornimento dell'acqua, lo trovò completamente asciutto. Fatta la segnalazione all'aeroplano che dall'alto scortava la colonna, il velivolo rientrò immediatamente a Tripoli portando la grave notizia. Subito fu organizzata una carovana di cammelli, ma questa avrebbe impiegato due giorni a giungere sul posto. Come avrebbero potuto sopportare i nostri soldati il tormento dell'arsura per tanto tempo? Ed ecco che allora, sovraccaricati gli aeroplani di recipienti di acqua, fu possibile far avere, dopo circa due ore dalla segnalazione, un primo rifornimento che, per quanto scarso, valse a dare conforto e sollievo alle nostre truppe.

Colonne operanti a Giose (100 km. da Tripoli) ed a Bir-Ghnem ebbero in talune azioni complessivamente una settantina di feriti. Lo sgombero di essi per via di terra, a dorso di cammelli, avrebbe sottoposti i feriti al travaglio di tre giorni di marcia con conseguente disagio e peggioramento sicuro delle loro condizioni fisiche. Per taluni poi si imponeva l'urgenza di atti operativi. Ed ecco i Caproni fare il servizio d'ambulanza aerea, caricando le barelle coi feriti e depositandoli a Tripoli, con un volo di circa un'ora senza scosse.

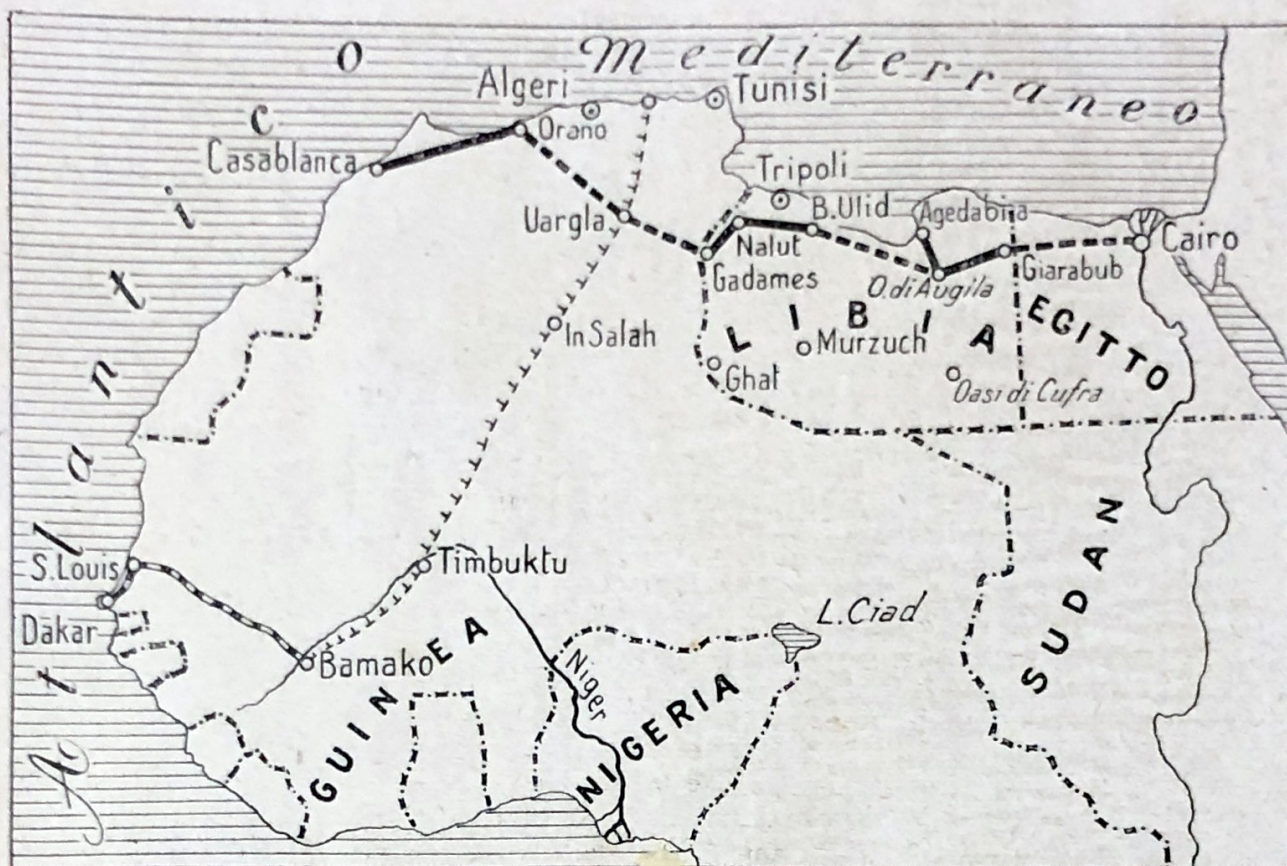
Su dichiarazione del direttore dell'ospedale, più di una metà dei feriti devono al mezzo rapidissimo di trasporto la salvezza della loro vita.

Condizioni favorevoli.

È da ritenersi che le recenti azioni militari condotte con energia e decisione assicurino un avvenire di pacifica occupazione, ma pur augurandoci che ciò sia, dobbiamo conservare in potenza sempre un nucleo di forza a protezione e garanzia contro ogni possibile velleità di ribelli.

L'Inghilterra e la Francia hanno da tempo giustamente saputo valutare il mezzo aereo per quanto può rendere nelle colonie. Intere, complesse azioni, quali quelle contro il Mullah, furono svolte e condotte a termine con successo unicamente da squadriglie di aeroplani.

Non occorre esser profondi conoscitori di questioni coloniali per comprendere che l'aviazione, per le speciali caratteristiche di quelle regioni, è destinata a rendere i maggiori servizi.

In tutte le colonie le distanze da percorrere senza incontrare luoghi abitati sono considerevoli, le vie di comunicazione rarissime, i mezzi di trasporto, per via di terra o d'acqua, molto lenti. Impossibile in talune regioni tracciare strade ed impiantare ferrovie.

PROGETTO DI LINEA AER[illegible]ASABLANCA-CAIRO.

Spesso la sabbia spinta dal vento fa sparire le strade formando dune mobili, sulle quali il cammino è ben faticoso. L'aeroplano in colonia, ove non esistono le complesse e ricche reti stradali e ferroviarie, che sono patrimonio dei vari stati civili, è destinato a divenire la vera macchina pratica di locomozione in quanto sostituisce percorsi di due, tre o quattro ore a tappe penose, ed a volte pericolose, di cinque, sei, o sette giorni.

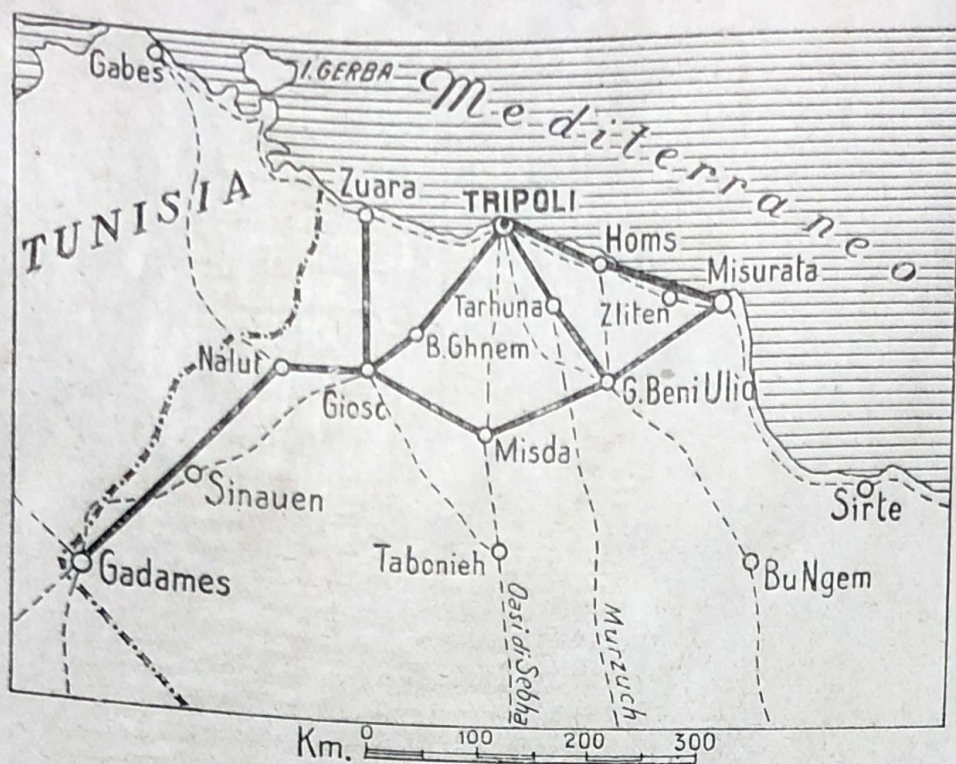
L'assenza di vegetazione sulle grandi distese desertiche offre la possibilità di atterraggi quasi ovunque, facilitando così l'impiego dell'aeroplano, in quanto in molti casi possono attuarsi le comunicazioni aeree, senza dover procedere a lavori di sistemazione del terreno.

Le condizioni atmosferiche delle colonie sono favorevoli al volo perchè il numero di giornate volative annuali si può considerare nell'alta percentuale del 98 %. Le nubi e la nebbia vi sono quasi sconosciute, il periodo delle piogge è molto breve, ed anche in esso vi sono intermittenze di tempo sereno. La calma luminosa poi delle nottate equatoriali è ottima per i voli.

Nelle attuali condizioni non mancano difficoltà dovute alla temperatura elevata nella stagione estiva ed ai forti squilibri fra il giorno e la notte. Ma le odierne tendenze della tecnica costruttiva aeronautica permettono lo sviluppo ed il successo degli aeroplani metallici, i quali non subiscono nè i rapidi deterioramenti, nè le pericolose deformazioni alle quali vanno soggette le macchine costruite in legno e tela.

Per eliminare poi l'inconveniente della forte temperatura in volo si è già aumentata la superficie radiante del motore e conseguentemente la quantità di acqua di raffreddamento.

Le operazioni svolte in questi anni nelle nostre colonie e quelle compiute dall'Inghilterra e dalla Francia ci forniscono una somma di esperienza che (a parte gli ulteriori perfezionamenti tecnici che gli apparecchi potranno raggiungere) ci permette di prevedere quali potranno essere le forme di organizzazione dell'aviazione coloniale.

Ridotta la forza numerica delle truppe di presidio all'interno, si potrà fare largo assegnamento sull'aviazione, che dovrà disporre di campi perfettamente organizzati nei

SCHEMA DI COMUNICAZIONI AEREE PER LA TRIPOLITANIA.

maggiori centri costieri, e di campi d'appoggio sufficientemente riforniti dell'occorrente nell'interno, presidiati e collegati a mezzo della radiotelegrafia tra di loro e con le basi della costa.

I piccoli presidi interni che per proteggere le popolazioni ed il commercio vivono lontani e sperduti nella distesa uniforme della colonia, ove ai soldati unico ricordo presente della Patria è il tricolore, agitato alto dai venti del deserto, avranno la sensazione di una ben maggiore sicurezza e quella di essere meno isolati e lontani dalla Patria, se si offrirà loro la possibilità di richiedere al minimo bisogno l'intervento pronto degli aerei a mezzo delle rapidissime onde herziane.

La radiotelegrafia e gli aeroplani saranno i mezzi che permetteranno di estendere sempre più verso l'interno e consolidarvi il nostro dominio, con conseguente innegabile vantaggio politico ed economico.

Il ticchettio nervoso della radio ed il rombo dei motori romperanno il silenzio greve delle sconfinate distese africane, renderanno brevissime le grandi distanze, daranno prestigio e valore di efficacia ai trattati, assicureranno il tranquillo e sicuro svolgersi della penetrazione commerciale ed agricola, daranno conforto ed appoggio a tutti i soldati, i pionieri, i lavoratori nella loro missione di civiltà, di progresso e di pace.

Aviazione militare anche per scopi civili.

Dopo questo sguardo d'insieme sull'utilità di cui può essere capace l'aviazione in colonia, passiamo a vedere rapidamente i vari servizi non strettamente militari, a cui essa può dare un prezioso contributo.

Possiamo distinguerli in quattro categorie:

1. Servizi postali;
2. Trasporti di materiale di grande valore e poco volume;
3. Rilievi fotogr.;
4. Possibilità di linee aeree trans-africane.

Prima di parlare partitamente di queste singole branche di attività aerea, occorre chiarire una pregiudiziale.

È necessario, o meglio opportuno che per assolvere questi compiti l'aviazione abbia un carattere autonomo ed indipendente dall'attuale organamento militare coloniale?

Non solo non è necessario, nè opportuno, ma non sarebbe neppure possibile pensare oggi ad un'organizzazione civile dell'aeronautica coloniale.

Prima che il capitale si rivolga ad investimenti di questo genere, bisogna che abbia la sensazione se non la certezza di una remunerazione per lo meno a non troppo lunga scadenza. L'aviazione civile perchè possa vivere ed ammortizzare con una certa rapidità le grandi spese di impianto e di avviamento, bisogna che svolga la propria attività tra centri industriali e commerciali di primaria importanza e dia la prova di vantaggi reali e concreti rispetto agli ordinari mezzi di comunicazione, a coloro che per necessità di commercio e di affari dovrebbero servirsene.

A questo bisogna aggiungere l'esistenza di una coscienza aviatoria diffusa nel Paese, che guardi con una certa serenità e confidenza al rendimento e sfruttamento pratico del velivolo.

Ora se la mancanza di questi elementi es-

senziali è stata la causa non ultima per cui in Italia stessa non si è riuscito finora a far funzionare una sola linea aerea postale, appare evidente come non sia il caso di parlare di una aviazione civile e commerciale nelle nostre colonie mediterranee, le quali non solo non hanno centri di attività commerciale e produttiva tali, da richiamare l'attenzione di grandi capitali, ma soltanto da qualche mese in qua han potuto veder definito il proprio assetto territoriale mediante l'opera illuminata, virile e lungimirante del Governo Nazionale.

SCHEMA DI COMUNICAZIONI AEREE PER LA CIRENAICA.

Scartata l'ipotesi di un'aviazione affidata all'industria privata, non rimane che servirsi dell'opera preziosa e fattiva delle squadriglie militari, le quali dovrebbero essere dotate di tipi di apparecchi particolarmente adattati o meglio studiati per i compiti civili da assolvere.

Servizi postali.

Per quanto si riferisce al servizio postale con l'aereo, si potrebbe procedere ad una duplice organizzazione: servizio postale costiero e servizio postale con i centri più importanti dell'interno tripolino e cirenaico.

In un primo momento questi servizi potrebbero essere settimanali in modo da permettere alle popolazioni di ricevere e spedire la posta ogni 8 giorni con lo stesso mezzo; si capisce che specialmente tra i centri costieri dove il ritmo della vita commerciale, per forza di cose, andrà maggiormente intensificandosi, il servizio si potrebbe presto trasformare in bisettimanale.

a) Già dal 1920 funziona un regolare servizio postale fra Tripoli ed Homs e l'aereo si è dimostrato di molta utilità. Questo servizio potrebbe essere prolungato fino a Misurata (km. cifra tonda 280) in modo che al massimo in tre ore (comprese le fermate intermedie Homs e Zliten) la posta potrebbe arrivare da Tripoli a Misurata, distanza che il piroscafo quattordicinale Tripoli-Tobruk percorre in 43 ore.

b) Un'altra linea postale potrebbe essere organizzata per ognuno dei seguenti centri: Tripoli, Tarhuna, Beni Ulid, Misurata. Fra questi centri in linea d'aria intercorrono 280 km., qualcosa come due ore di volo. Se si tien calcolo del tempo occorrente per lo smistamento postale nei vari aeroporti, l'apparecchio che partisse da Tripoli alle 8 del mattino potrebbe essere a Misurata prima di mezzogiorno.

c) Una terza linea potrebbe congiungere Zuara-Giosc, Bir El Ghnem-Tripoli (km. 320). Durata del volo ore 2,20''. Il servizio comprese le fermate intermedie potrebbe durare poco più di 4 ore.

d) Un'altra linea aerea importantissima potrebbe essere la seguente: Ghadames-Sinauen-Nalut-Giosc-Mizda-Beni Ulid.

Questa linea interna avrebbe un valore di primissimo ordine.

I vari centri che unisce si trovano sulle grandi carovaniere, che vanno a finire nell'oasi di Sebha ed in quelle fiorentissime di Cufra e di Murzuk, carovaniera quest'ultima che si estende fino al bacino importantissimo

JEFFREN (PARTICOLARI DEL TERRENO).

del Lago di Ciad, di cui Rolfs scriveva: « A chi possiederà la Ciad apparterrà economicamente il Sudan ».

Il valore strategico e politico insieme di questa linea appare evidente quando si pensa che Nalut e Gadames trovansi sul confine tunisino e Gadames è unita da due carovaniere a Wargla e In Salah nel retroterra algerino, località queste destinate ad essere i capisaldi settentrionali della ferrovia transahariana, di cui si sente parlare con una certa insistenza e che dovrebbe congiungere Dakar a Philippeville in Algeria.

Il percorso in linea d'aria è di circa 800 km. pari a circa 6 ore di volo; tenuto conto delle fermate per lo smistamento ed il rifornimento, il servizio potrebbe essere condotto a termine presso a poco in 9 ore.

È da notare che in tutte le soste delle linee sopra elencate esistono dei buoni campi di atterraggio che bisognerebbe solamente dotare di mezzi sufficienti perchè il servizio possa svolgersi con regolarità e sicurezza, sia per quanto riguarda il rifornimento degli apparecchi e le eventuali riparazioni e sostituzioni di parti di ricambio, che per quanto riflette le comunicazioni radiotelegrafiche con gli aeroporti capi linea ed intermedi.

***

Nella Cirenaica sarebbe sommamente utile l'organizzazione delle seguenti linee postali:

a) Bengasi-Tocra-Tolmetta-Cirene-Derna (320 km.); il percorso con le fermate di smistamento potrebbe durare meno di 4 ore;

b) Bengasi-El Merg-Slonta-Derna (km. 300) 3 ore con le soste;

c) Derna-Tobruk (km. 180) durata 1,20;

d) Derna-Mechili (km. 130) durata meno di un'ora;

e) Bengasi-Naian-Mechili-Eziat-Tobruk (km. 400). La durata del percorso potrebbe essere di 4 ore e mezzo comprese le soste intermedie.

L'oasi importantissima di Mechili sarebbe particolarmente adatta, per la sua posizione geografica a costituire un centro di irradiazione di comunicazioni aeree tra l'interno e la costa settentrionale cirenaica. Mechili inoltre è il centro dove si incrociano le tre grandi carovaniere:

1° El Egedabia (Golfo della Gran Sirte)-Msus-Mechili-Cirene-Derna;

2° Bengasi-Mechili-Sollum (Egitto);

3° Bengasi-Mechili-Giarabub e la fiorentissima oasi di Siua (Egitto);

f) Bengasi - El Egedabia - Msus - Mechili

(km. 420); durata del percorso ore 4,30', comprese le soste.

A mano a mano poi che la nostra occupazione in Cirenaica andrà consolidandosi definitivamente verso l'interno, una linea importantissima, che chiameremo strategica, potrebbe essere organizzata tra

g) El Egedabia-Augila-Giarabub.

Dall'oasi di Giarabub, per completare il sistema di rete aerea, potrebbero irradiarsi altri due tronchi e cioè:

h) Giarabub-Msus;
i) Giarabub-Tobruk.

L'oasi importantissima di Augila è il centro dove affluiscono le grandi carovaniere:

1° Sebba-Maradeh-Augila;
2° Murzuk-Augila;
3° Cufra-Augila.

La rotta *f*) è lunga presso a poco 560 km. (4 ore di volo, senza le soste intermedie); il tronco Giarabub-Msus circa 400 km. (quasi tre ore di volo) e il tratto Giarabub-Tobruk è lungo km. 270 che potrebbero essere percorsi in meno di due ore.

È da notare che Giarabub, essendo presso il confine egiziano, trovasi sulla carovaniera dell'oasi fiorentissima di Siua (Egitto), centro a sua volta di numerose e frequentatissime carovaniere che percorrono l'alto Egitto.

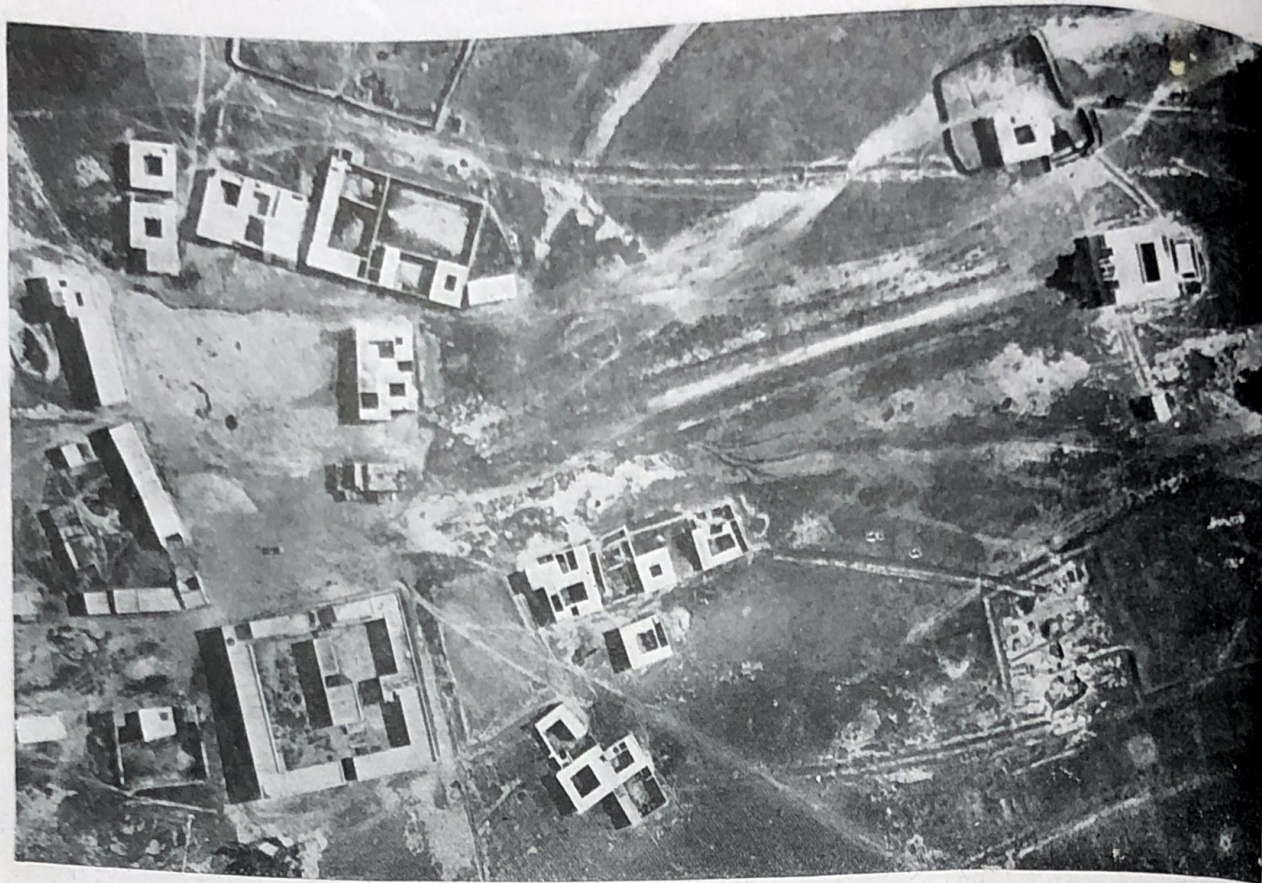
Non può sfuggire l'importanza futura che possono acquistare i due progettati estremi capisaldi aerei della nostra colonia libica: Gadames sul confine tunisino e Giarabub su quello egiziano.

In questa febbre di attività aerea coloniale di cui danno prova incessante le potenze maggiormente interessate alla valorizzazione dei propri possedimenti africani, l'Italia per ovvi motivi non deve essere assente.

Già da tempo funziona ottimamente la linea aerea francese Casa-Blanca (sulle sponde dell'Atlantico) - Orano (Algeria). Ora con la progettata costruzione della ferrovia transahariana Timbuctu-Insalah-Wargla, che è destinata a raccorciare il percorso mediterraneo Daka, ed a rendere più spedito il traffico commerciale delle fiorenti regioni sudanesi verso il Mediterraneo stesso, non potrebbe essere improbabile il prolungamento della linea aerea Casablanca Orano per Wargla-Gadames-Augila - Giarabub - Cairo, congiungendo così l'Atlantico col Mar Rosso.

GIARDINI DI AUGILA (CIRENAICA).

Guardiamo un po' più in là del domani immediato, e mettiamoci in condizioni di potere utilmente partecipare da pari alle grandiose imprese future, di cui sarà strumento poderoso il mezzo aereo.

La lunghezza delle varie rotte sopra esposte, calcolata abbondantemente, è di km. 3930; assegnando una media oraria molto bassa di

TARHUNA.

150 km. di velocità ai velivoli da impiegarsi, tutta la rete potrebbe essere percorsa in circa 26 ore e mezzo. A queste ore vanno aggiunte altre 13,30 per le consegne e gli scambi dei plichi e dei sacchetti di corrispondenza negli aeroporti intermedi delle singole linee progettate; si hanno così in tutto 40 ore che divise per i giorni della settimana darebbero una media di circa ore 5,45' al giorno di attività aerea, e permetterebbero di allacciare rapidamente i punti più importanti della costa all'interno delle due colonie.

Se si tien presente che il cammello percorre giornalmente nelle marce brevi una media di 40 km. e nelle lunghe di 25, la stessa distanza di 3930 km. potrebbe essere percorsa in quasi 114 giorni, nella supposizione che le carovaniere seguissero la rotta degli apparecchi e la capacità media di percorso da parte del cammello fosse di 35 km. giornalieri.

Ore 38 quindi contro 114 giorni.

Servizi di trasporto.

Una volta riusciti a ben organizzare il servizio settimanale di queste linee aeree postali, non sarà poi difficile intensificare a mano a mano il traffico aereo per trasporto di merci dall'interno verso la costa e viceversa.

L'esperienza di un anno o due di questi servizi offrirà certamente alla tecnica ed alla organizzazione abbondante materiale di studio circa il materiale di volo impiegato, ed i mezzi logistici sussidiari al funzionamento delle linee, e si potrebbe quindi avere un tipo di velivolo particolarmente adatto alle esigenze varie del suolo e dell'atmosfera coloniali, nonchè un'attrezzatura tale negli aeroporti intermedi e capi linea, da poter servire poi di base per ulteriormente allungare le linee verso l'interno, e costituire dei capisaldi di sempre più metodica e razionale penetrazione economica.

A mano a mano poi che la nostra sovranità viene politicamente a consolidarsi e l'attività commerciale delle colonie riprende il suo ritmo normale, che pel carattere definitivo dell'occupazione non potrà non divenire sempre più intenso, non sarà difficile procedere all'impianto accanto ai primi, di veri e propri servizi aerei, per trasporto di merci di un certo valore e di poco volume, come ad esempio avorio, spoglie e penne di struzzo.

Quando si pensa che da Murzuk a Tripoli (800 km. circa) un quintale di merce portata

LEBBA (CIRENAICA).

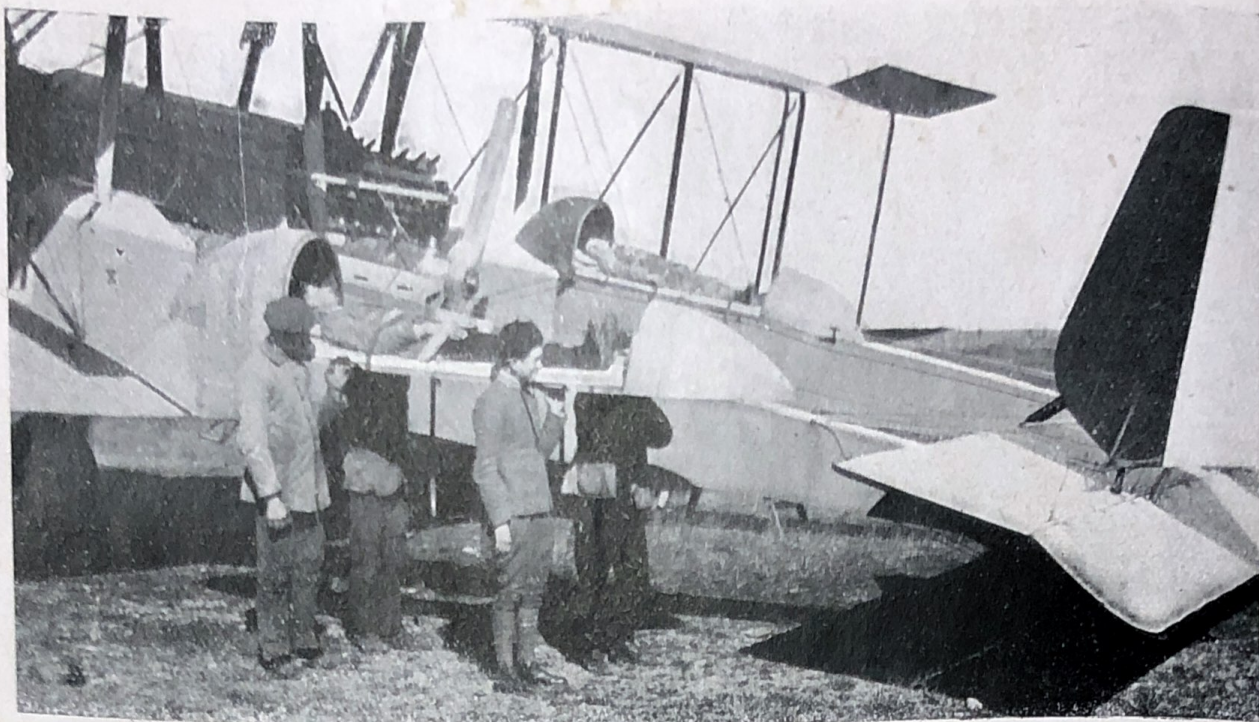
su cammello arriva a destinazione dopo più di un mese e viene a costare sulle 1000 lire, mentre col velivolo potrebbe arrivarvi in poco più di 5 ore (velocità oraria 150 km.) e costare 1120 lire, tenendo per base i prezzi che si praticano sulla linea aerea coloniale francese Casablanca-Rabat-Fez-Oran, appare evidente l'immenso vantaggio che l'aereo può offrire in colonia quale mezzo di trasporto.

Il funzionamento di queste linee oltre ai vantaggi economici sopra accennati costituirebbe anche un innegabile fattore di prestigio e di potenza di fronte agli indigeni, e potrebbe essere un elemento di definitiva pacificazione e consolidamento della nostra sovranità.

È inutile poi mettere in evidenza un altro importantissimo vantaggio che se ne potrebbe ritrarre al momento opportuno: quello cioè che gli apparecchi capilinea verso l'interno potrebbero essere dei capisaldi importantissimi per basi di azioni militari tendenti a reprimere eventuali tentativi di rivolta da parte delle tribù nomadi dell'interno.

Rilievi fotografici e cartografia.

Dove l'aviazione potrà avere in colonia un impiego di attuazione pressochè immediata è nel servizio importantissimo della cartografia.

Le carte di cui attualmente disponiamo sono le seguenti:

CAPRONI TRASPORTO FERITI (CARICAMENTO DELLA BARELLA SULL'APPARECCHIO).

a) Carta topografica della Tripolitania, scala 1:100.000, comprendente una striscia ristretta da Zuara a Misurata ed un tratto da Tripoli verso il Garjan;

b) Tripolitania, scala 1:200.000 (pubblicati i fogli di Zuara, Tripoli, Homs);

c) Tripolitania settentrionale — zone coltivate e coltivabili — carta dimostrativa alla scala di 1:800.000;

d) Tripolitania settentrionale — carta dimostrativa alla scala di 1:400.000;

e) Tripolitania settentrionale — scala 1:500.000;

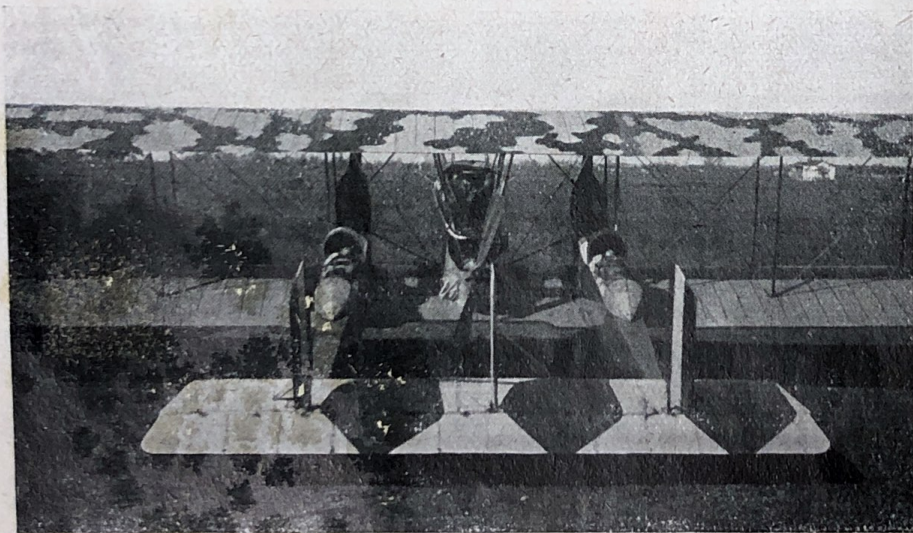
f) Carta topografica della Cirenaica (zona costiera da Bengasi a Derna) — scala 1:50.000;

g) Cirenaica — carta itineraria alla scala di 1:500.000;

h) Cirenaica — carta dimostrativa alla scala di 1:400.000;

i) Cirenaica — scala di 1:500.000.

Come si vede, dalla zona costiera nelle adiacenze di Tripoli e Bengasi, dove è stato possibile procedere ad un lavoro accurato e preciso e le cui carte possono dare affidamento sicuro, andando verso l'interno si passa subito alle carte itinerarie e dimostrative a scala più piccola, di cui non è possibile per ovvie ragioni garantire alcuna fedeltà di dati anche approssimativi.

Il processo per l'accertamento delle responsabilità di questa penuria di carte topografiche nelle colonie è presto fatto. Il lavoro cartografico fu iniziato nei primi tempi della nostra occupazione; venuta poi la conflagrazione europea, per motivi a tutti noti, la nostra occupazione si ridus-

CAPRONI TRASPORTO FERITI (CON FERITI A BORDO).

se nei dintorni di Tripoli e Bengasi, ed anche il lavoro cartografico così bene cominciato dovette subire un brusco arresto.

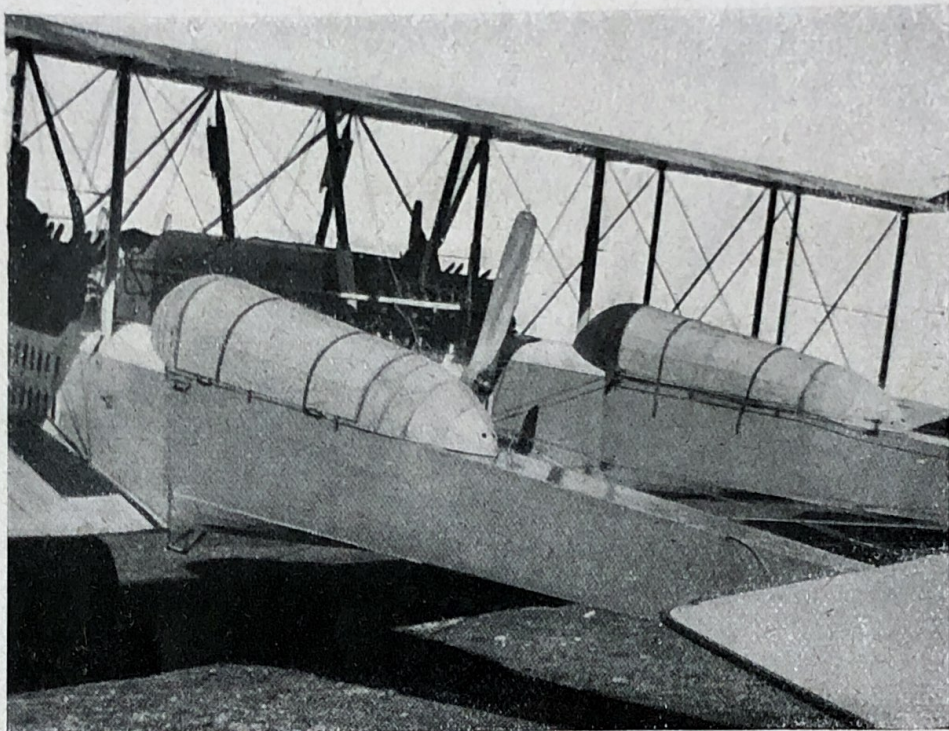
Ora però che la nostra occupazione può considerarsi in via di completo consolidamento, ed il nostro programma si ispira a concetti di larga valorizzazione di tutte le possibilità economiche dei possedimenti libici, sarà possibile poter procedere ad un lavoro metodico e completo anche nel campo quasi vergine della cartografia.

È troppo ovvia l'importanza che può avere nel campo militare, commerciale ed in quello delle ricerche minerarie del sottosuolo, la disponibilità di carte fedelmente riproducenti il terreno, perchè sia necessario soffermarci sull'argomento.

In Italia troppo facilmente e leggermente si ripete la frase ad effetto di un noto uomo politico, che parlando della Libia la definiva « scatolone di sabbia ». Anche la Tunisia, allorchè nel 1882 la Francia vi si insediò, poche risorse offriva e poche possibilità di sfruttamento immediato presentava agli osservatori superficiali di cose coloniali. Dopo 42 anni di occupazione francese però le cose sono radicalmente cambiate. E perchè non potrebbe avvenire la stessa cosa nelle nostre colonie nord-africane?

La loro valorizzazione implica un complesso di problemi che vanno dallo studio degli strati geologici del sottosuolo, dalle ricerche e trivellazioni di eventuali giacimenti minerari, a possibili investimenti di capitale. Ora come è possibile tuttociò, non disponendo noi di carte topografiche della zona, atte a favorire le perlustrazioni anche nelle regioni più interne?

L'aereo dunque è un mezzo che ottimamente si presta a rendere il lavoro cartografico della Libia molto celere e poco costoso.

Attualmente le operazioni militari procedono metodiche e inesorabili per consolidare la nostra sovranità e rastrellare le bande dei ribelli nel retroterra tripolino e cirenaico. L'occasione è buona per intensificare il lavoro necessario per la compilazione delle carte. Nella zona dove potrebbe utilmente svolgersi il servizio aereo pel traffico postale ed eventualmente commerciale, gli apparecchi potrebbero essere adoperati con risultati precisi, integrando così il lavoro che gli operatori a terra andranno a mano a mano svolgendo.

CAPRONI TRASPORTO FERITI (SENZA I FERITI).

Eseguita da parte dei triangolatori dell'Istituto Geografico Militare una rete geodetica di 1° ordine, facendo coincidere per quanto sarà possibile i lati della triangolazione con le carovaniere, lungo questi lati potrebbero venire scattate dall'aeroplano le varie levate fotografiche.

Se nello spazio compreso nella triangolazione vi saranno particolarità di terreno e caratteristiche speciali di vegetazione, si potrà ricorrere al sussidio di fotografie isolate planimetriche e panoramiche eseguite a quota bassa, così da poter rilevare i dettagli con maggior precisione ed esattezza.

La fotografia dall'alto oltre che dare i dati esatti del terreno, lo riprodurrà fedelmente in una determinata scala, a seconda della quota di navigazione e della distanza focale degli obbiettivi adoperati.

A bordo di un apparecchio Caproni opportunamente adattato, si possono installare comodamente 10 macchine fotografiche planimetriche con obbiettivo a distanza focale di mm. 245, dotate ognuna di 24 lastre 13×18.

Navigando a 2400 metri di quota relativa

LE ROVINE DI LEPTIS MAGNAS VISTE DALL' AEROPLANO.

sulla zona, ogni lastra riproduce un tratto di terreno di metri 1000×1500 circa, sicchè con 250 lastre, quante ne potrebbe comodamente portare un Caproni, sarà possibile riprodurre una zona di km. 250×375.

Anche scattando l'obbiettivo in modo che i bordi delle lastre vengano abbondantemente sovrapposti, allo scopo di evitare lacune nella formazione del mosaico fotografico, si ha sempre una zona rispettabile di km. 220×345, fotografata da un solo apparecchio in un solo volo.

Da questi brevi accenni si può capire facilmente la convenienza e l'opportunità di sfruttare il mezzo aereo per la cartografia. Non solo si avrà una levata topografica di massima precisione in poco tempo, ma si effettuerà un risparmio enorme, solo che si pensi alle forti indennità giornaliere da pagarsi agli operatori terrestri, il cui lavoro, a parte la precisione più o meno problematica, durerebbe degli anni.

Prezioso aiuto potrebbe inoltre arrecare il velivolo per la determinazione delle culture, per i rilievi catastali, per gli appoderamenti vari che dei terreni coloniali si concedono ad Enti e persone private, le quali dedicano le loro energie a dissodare e colonizzare quelle vaste estensioni di terreno, destinate un giorno, auguriamo non lontano, a ricompensare le fatiche che la mano dell'uomo prodiga intorno ad esse.

A noi basta avere accennato ad alcune. Esprimiamo l'augurio che coloro che oggi son preposti a dare impulso e vita alle distese africane in nostro dominio, si rendano conto delle possibilità di applicazione e valorizzazione del mezzo aereo nel cielo africano, e predispongano le premesse indispensabili, per rendere la Libia un elemento di produzione e ricchezza per l'Italia di oggi, ed una base di valido appoggio per la politica mediterranea delle generazioni future.

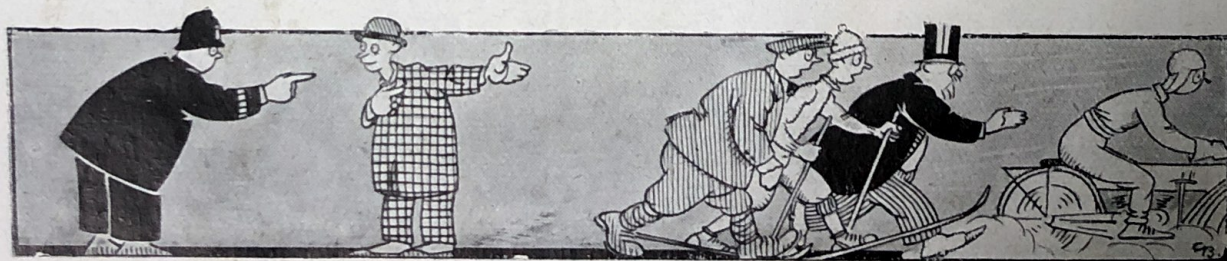
FELICE PORRO.

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 1 - CORREGGIO - PARMA, CAMERA DI S. PAOLO (LUNETTE XI, XII, XIII, XIV).

LA CAMERA CORREGGESCA DI S. PAOLO IN PARMA

Le Camere che formavano un tempo l'appartamento abbaziale del Convento di S. Paolo (1) in Parma appaiono al visitatore a prima vista troppo nude, troppo silenziose, troppo deserte. Ma a poco a poco la fantasia compie il miracolo. E il miracolo è dovuto in massima parte al fascino che spira dai superbi affreschi, con cui Antonio Allegri detto il Correggio ha decorato la vôlta di una delle stanze.

Ecco il giovine pittore, che non aveva ancora fissato nella cupola del Duomo di Parma il suo sogno d'irruente letizia, ritto sull'impalcatura nell'atto di dipingere un gruppo de' suoi putti possenti (fig. 1) campeggiante sull'azzurro trasparente del cielo: eccolo scestarsi e rimirare silenziosamente, con gli occhi socchiusi, il suo lavoro!

Ed ecco entrare per una delle piccole porte cinquecentesche, che Francesco da Grate ha scolpito, e fermarsi con viso ridente, davanti all'opera condotta innanzi con giovanile fervore, l'enigmatica signora del luogo, la badessa Giovanna Piacenza.

Quale fu l'aspetto fisico del pittore e quale quello della geniale committente, che permise che entro le sacre mura di un monastero le tre Grazie, Adone e Giunone mostrassero senza veli la superba bellezza delle loro membra ignude?

Dell'aspetto fisico del Correggio nulla sappiamo, chè l'autenticità dei numerosi suoi autoritratti o ritratti da una critica severa fu posta giustamente in dubbio; e della badessa nessuna effigie è pervenuta fino a noi, onde è lecito imaginare a piacimento il pittore o smilzo e alto, oppure basso ed atticciato, e la badessa o fine e flessuosa come la Primavera del Botticelli, o morbida e florida come la Diana stessa (fig. 3) che il Correggio ha fermato sulla cappa del camino, oppure placida, matronale e solenne come la priora Isabella Clara Eugenia del Van Dych.

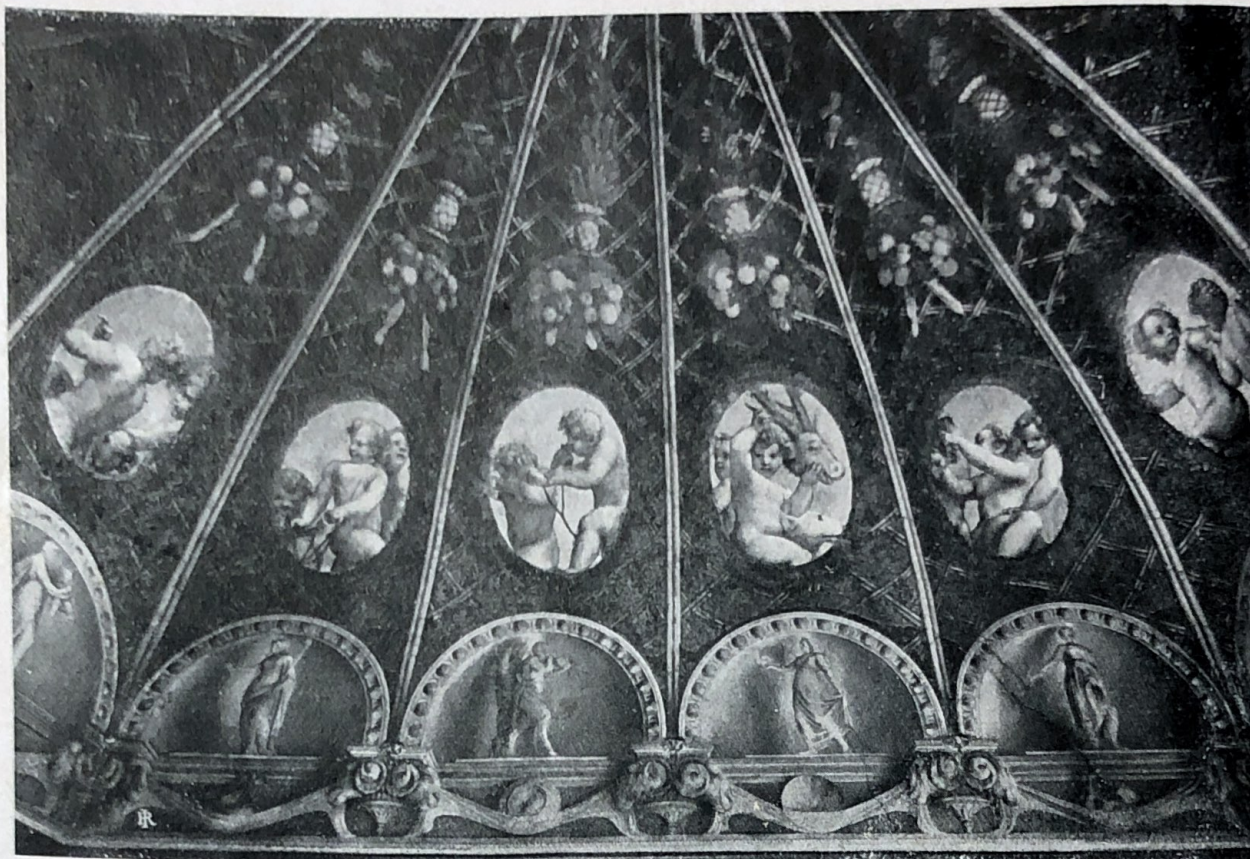
(1) Le Camere di S. Paolo furono nel 1810 affidate dal Comune all'Accademia di belle arti. Il nuovo ingresso e il piccolo atrio verso ponente furono eseguiti nel 1845.

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 2 - CORREGGIO - PARMA, CAMERA DI S. PAOLO (LUNETTE III, IV, V, VI).

Ad ogni modo Giovanna Piacenza dovette essere donna non comune e, per liberi sensi ed altezza d'ingegno, pari a Bona Sforza, a Veronica Gambara, ad Isabella e a Beatrice d'Este. Ella volle trasformare la sua dimora in una reggia e gli artisti parmigiani più famosi del suo tempo furono chiamati a tramutare in realtà il suo sogno.

Nel 1541 Alessandro Araldi, che può considerarsi come il più notevole dei pittori precorreggeschi in Parma, fu incaricato di dare un saggio della sua abilità eclettica in una delle stanze dello stesso appartamento.

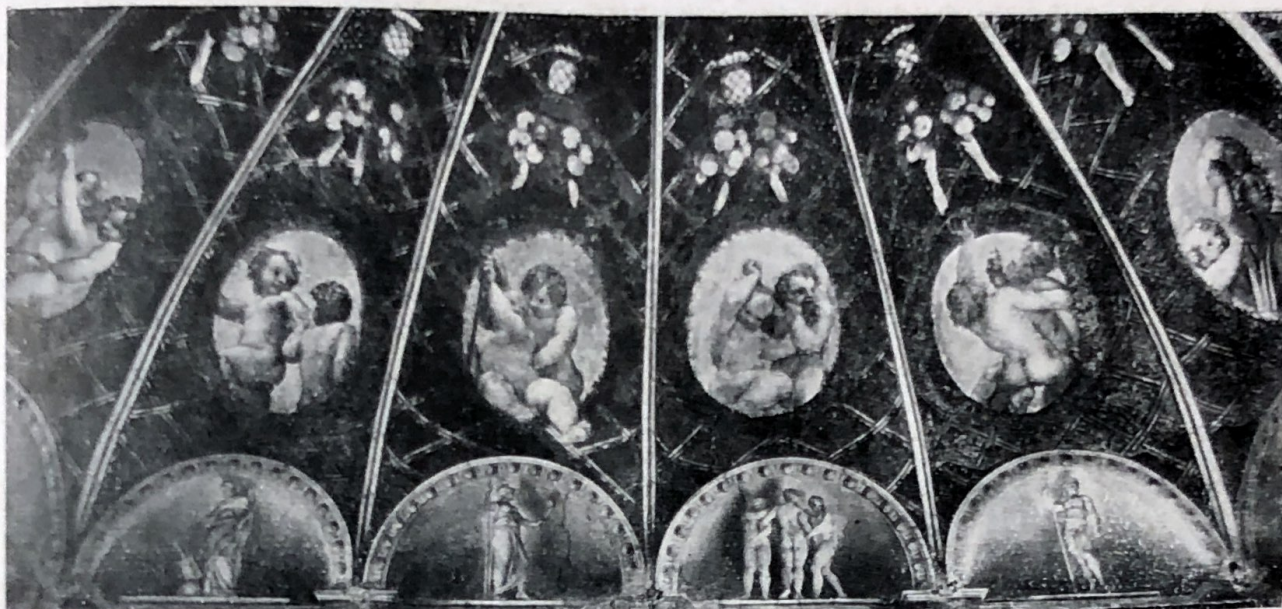
Dopo l'Araldi fu la volta del Correggio, che assolse il compito da par suo, e trasformò genialmente la vôlta della camera affidatagli in un verde pergolato carico di frutta, sviluppando, con fresca fantasia, un motivo caro all'arte mantegnesca (1) e a quella leonardesca. Ma a differenza della famosa *Sala delle Asse* dipinta nel Castello sforzesco di Milano sui disegni di Leonardo nel 1497, il Correggio ruppe il verde della vôlta in sedici spicchi, aprendo in ciascuno di questi un grande ovale, indi popolò il pergolato di una festosa teoria di putti, dalle forme piene e robuste, proiettati contro il cielo verde-azzurro in pose movimentate ed in iscorci arditi. È un fremito di vita nuova che vibra da un punto al-

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 3 - CORREGGIO - DIANA (PARMA, CAMERA DI S. PAOLO).

(1) La *Madonna della Vittoria* del Mantegna ha sullo sfondo un pergolato grazioso che ricorda questo del Correggio.

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 4 - CORREGGIO - CAMERA DI S. PAOLO, PARMA (LUNETTE VII, VIII, IX, X).

l'altro della vôlta! È un inno giocondo innalzato da un poeta, amante della vita e della gioia, alla fanciullezza spensierata, serena e formosa!

Non credo che un concetto allegorico si nasconda sotto le fanciullesche occupazioni di questi putti gagliardi e rigogliosi, i quali ora s'affannano a cogliere frutta, ora scherzano con gli attributi della caccia, ora giuocano con cani ed ora si perdono in altre puerili occupazioni.

Ogni ovale racchiude non già un episodio che stia a sè, ma una composizione intimamente legata alla precedente o alla seguente, in modo quasi da costituire una catena. « A questa unità di soggetto — come giustamente ha rilevato Corrado Ricci (1) — a questo svolgimento d'episodi infantili, intrecciati fra di loro, non si è posta molta attenzione, mentre è una delle cose che più caratterizzano le composizioni del Correggio ».

Non credo però che un'unica concezione leghi le composizioni degli ovali a quelle delle lunette.

È però certo che l'artista si è ispirato nella figura di Diana allo stemma della badessa, adorno di tre lune falcate, stemma che fa pompa di se stesso sulle porte e nel centro della vôlta. La figura di Diana, simbolo della castità, bene si addiceva dunque a rappresentare allegoricamente la precipua virtù di una badessa, la quale però, vera dama del Rinascimento, permise al più pagano dei pittori d'ispirarsi al mito pagano, con libera fantasia, piuttosto che alla storia del Vecchio e del Nuovo Testamento.

Il motto inciso nel fregio del camino: *Ignem gladio ne fodias,* che racchiude l'accorto avvertimento di non aggiunger esca al fuoco, acquista un sapore d'indefinibile ironia se si osservano le ardite nudità di Adone o di Giunone e se si pensa che nel 1524 fu preposta al Convento una Commissione di probi cittadini con l'incarico di sorvegliare rigorosamente sui costumi.... illibati delle monache.

Lo spirito pagano trionfa nelle lunette.

Gli scrittori più recenti si sono industriati a cogliere il recondito significato di queste rappresentazioni. Il soggetto dominante sarebbe, secondo le più recenti interpretazioni (1), l'Allegoria della vita umana. La spiegazione, sebbene non in tutto convincente, pure è acutamente geniale.

(1) Corrado Ricci - *La Regia Galleria di Parma* - Battei, 1896, pag. 398.

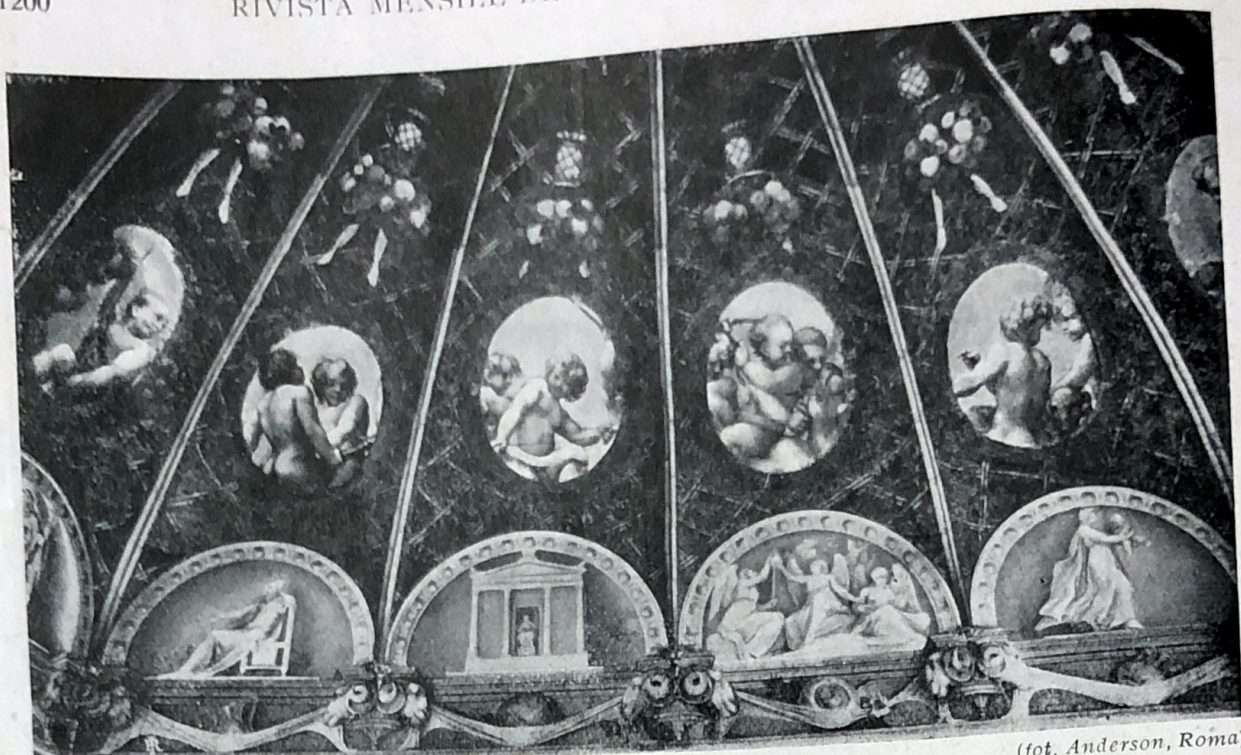
(1) Uno studio iconografico sulla Camera del Correggio, completo e interessante, è *L'allegoria della vita umana nel dipinto correggesco di S. Paolo in Parma* (Parma 1906) di A. Barilli.

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 5 - CORREGGIO - PARMA, CAMERA DI S. PAOLO (LUNETTE XV, XVI, I, II).

Le *tre Parche* (fig. 5, lunetta I), che presiedono alla nascita, alla vita ed alla morte dell'uomo, iniziano l'allegoria. Il *Neonato* (fig. 5, lun. II) viene presentato a *Venere genitrice* (fig. 2, lun. III), la quale, mentre tiene con la sinistra la fiaccola della vita, gli dona la giovinezza simboleggiata nel pomo. Ma le prime tentazioni, adombrate nel *Fauno* che suona la buccina (fig. 2, lun. IV), turbano la giovinezza, che deve contrapporre ad esse la *Semplicità* dei costumi (fig. 2, lun. V) e la naturale *Verginità* (fig. 2, lunetta VI). Sebbene la *Fortuna* (fig. 4, lun. VII), dea instabile, regoli purtroppo il corso delle vicende umane, pure la *Saggezza* (fig. 4, lun. VIII),

(fot. Anderson, Roma)

FIG. 6 - CORREGGIO - PUTTI OVALE DELLA VÔLTA DELLA CAMERA DI S. PAOLO, PARMA.

rappresentata da Minerva e le *Grazie* (fig. 4, lun. IX), compendiate nella figurazione del giovane *Adone* (fig. 4, lun. X), dotato di bellezza fisica e morale, possono essere di grande giovamento all'uomo nel suo periglioso cammino.

Queste doti, accoppiate all'amore per Dio (fig. 1ª, lun. XI) e allo studio della *Natura* (fig. 1ª, lun. XII) nelle sue leggi immutabili eviteranno all'uomo di cadere nell'errore e quindi nel'a necessaria punizione, come *Giunone* ribelle e superba, castigata da Giove (fig. 1ª, lun. XIII). E forse, nella leggiadra figura della *Vestale sacrificante*, volle l'accorta badessa rivolgere un particolare ammonimento alle proprie

monache (fig. 1ª, lun. XIV), poichè ad onorare la divinità deve sempre essere diretto l'ingegno umano.

L'uomo giusto (fig. 7) pervenuto al termine della sua esistenza, deve volgere, senza preoccupazioni, lo sguardo alla sua vita passata, poichè lo attende, nel tempio dell'Eternità (fig. 5, lun. XVI), la giusta ricompensa.

La geniale fantasia decorativa del Correggio sfolgora grandiosa ed originale, per quanto semplice, nel fregio che gira sotto le lunette. Il pittore ha imaginato i pennacchi di queste sostenute da un capitello pensile, bizzarramente adorno di due teste contrapposte di montone. Tra un capitello e l'altro e sotto ciascuno gira una molle fascia di stoffa bianca che sostiene, negli ampi seni, patere, vasi, recipienti di metallo ed oggetti vari.

(fot. Anderson, Roma)
FIG. 7 - CORREGGIO - L'UOMO GIUSTO (CAMERA DI S. PAOLO, PARMA).

La decorazione della Camera di S. Paolo è la prima opera che rompa decisamente in Parma la tradizione del Quattrocento, e che avvii, con sicurezza, la scuola parmigiana verso il movimento e l'eleganza dell'aureo Rinascimento. L'Allegri, con questa sua creazione, attrasse a sè tutti i pittori parmigiani, che volonterosi gli si strinsero attorno, come umili e devoti discepoli.

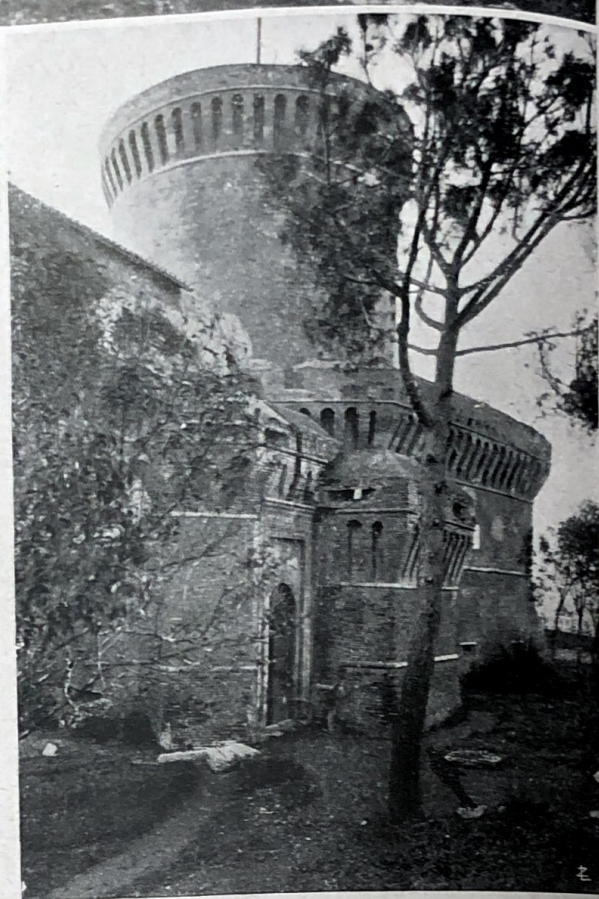
Il Correggio negli affreschi della Camera di S. Paolo attinse da più fonti i germi della propria arte. L'influsso mantegnesco si rivela nella densità del fogliame, disegnato scrupolosamente, nell'abbondanza dei frutti raccolti in grappoli, nell'amore alle scene di sapore classico, nella tecnica minuta (quasi divisionistica!), negli scorci ardimentosi. Ma per il tono eccessivamente caldo delle carni, per la vivace freschezza dei verdi, l'artista s'attenne al colorito ferrarese e, più particolarmente, a quello del Dosso.

Le forme colossali dei putti (fig. 6) hanno invece un certo non so che di grandioso, che dimostra come il Correggio non fosse completamente ignaro dei capolavori di Michelangelo.

GIOVANNI COPERTINI.

IL LIDO DI ROMA

Ostia risorge; Ostia, porto e lido di Roma, torna finalmente a nuova vita. Quindici secoli di rovina e di silenzio la separavano dalla prosperità che sotto l'impero le diedero i suoi più che centomila abitanti, intesi alla difesa della costa ed al traffico intenso, di ogni parte del mondo, delle provvigioni e di quante merci e materiali occorrevano al lusso ed alla bellezza dell'Urbe massima. Il magnifico teatro ostiense, i templi, il *Capitolium*, le terme, che ancor rimangono ad attestare un passato di grandezza, ci commuovono talvolta meno delle tracce della sua vita commerciale, attiva al pari, se non più, della nostra attuale. Fondachi, *silos* e *horrea*, caserme ed alberghi, grandi edifici di quattro o cinque piani con balconi e ballatoi, ben diversi dal modello classico della casa romana che ci presentano i manuali di architettura; infine, nel quartiere del teatro, le sedi per le corporazioni della gente di mare — calafati, cordai, naviganti d'ogni lido — e le *stationes*, gli uffici delle compagnie di navigazione e di trasporto; tutto questo, in un istintivo confronto con i porti moderni, ci fa pensare a quanta energia, quanta genialità sieno occorse per risolvere con i mezzi di allora i gravi problemi del rifornimento di un milione e mezzo di cittadini — problemi che oggi più agevolmente noi risolviamo in grazia dei perfezionati mezzi meccanici.

Una bella ed erudita descrizione degli scavi — ai quali, per deficienza di comunicazioni, non si poteva prima concedere più di una frettolosa visita — e della vita Ostiense è fatta da Roberto Paribeni nell'opuscolo « Roma-Ostia Mare » edito a cura dell'ENIT per l'inaugurazione, testè avvenuta, della nuova linea ferroviaria. Giacchè, se Ostia è rimasta sino a ieri a quattro ore da Roma, oggi si raggiunge in trenta minuti, mediante il nuovo tramite, del quale fervido sostenitore è stato appunto da tempo l'ENIT. La ferrovia elettrica Roma-Ostia pone alla portata di tutti i cittadini romani lo svago e il refrigerio dell'acqua marina ed il riposo all'ombra dei pini, dietro i tumulati; privilegio di pochi fortunati, sino a ieri. Adesso, invece, ogni domenica, le vetture della Società Elettroferroviaria Italiana vi trasportano dalle dodici alle quindicimila persone, che affollano in breve il lido ostiense ed i viali della nuova città, sorta rapidamente in pochi mesi, all'annunzio del certo termine dei lavori ferroviari.

In alto: UNA VIA DI OSTIA (IL *Decumanus maximus*). - *In basso:* IL CASTELLO DI OSTIA (OPERA DEL SANGALLO).

Sotto la Rocca Sangallesca di Papa Della Rovere, le casette del vecchio Borgo ospitano tutto l'anno i tenaci agricoltori romagnoli, che trasformano la palude in orto fiorito. Perchè anche Ostia a Mare non avrà la sua popolazione permanente, che ne parta al mattino per Roma e vi torni la sera? La Metropoli estende oramai i suoi quartieri da Monte Mario all'Aniene, dai Castelli al Mare.

COME SI SONO FORMATE LE GROTTE DEL CARSO DELLA VENEZIA GIULIA

Gli interessanti fenomeni che offre il Carso della Venezia Giulia sono stati in questa *Rivista* magistralmente descritti ed illustrati con vera arte. Un argomento merita di essere però ancora trattato perchè assai importante e perchè intorno ad esso non si parlò che incidentalmente e non in modo esauriente.

Come si sono formate queste grotte e siccome fu indubbiamente l'acqua a crearle, come esplicò essa la sua azione, da dove venne e dove si smaltì?

I. - Formazione delle grotte.

È fuor di dubbio che le grotte furono create dalla azione erodente dell'acqua (1) e che questa doveva essere assai abbondante ed oltremodo impetuosa. Ma da dove derivava

(1) Per comprendere meglio il fenomeno dell'erosione ci sia permesso di fare la seguente digressione.

Il lavoro di energia prestato dall'acqua corrente in un fiume serve in parte a superare l'attrito ed in parte anche per asportare materiali sciolti o sospesi p. e. sabbia, ciottoli, massi franati, e quant'altro può stare sospeso o sia disgiunto dal letto del fiume. Quando però la forza della corrente è più grande di quella necessaria all'esporto dei suddetti materiali più o meno pesanti, allora la eccedenza di questa forza ossia di energia è impiegata per vincere la coesione delle particelle di cui si compone la roccia che costituisce il letto del fiume e si avrà allora il fenomeno della erosione. L'attitudine dell'acqua nel produrre erosione non dipende tanto dalla quantità o massa d'acqua convogliata quanto dalla ghiaia e sabbia trascinata e soffregata contro la superficie della roccia, che così rimane erosa e lisciata ed appianate le sue ineguaglianze e sporgenze e prodotte di nuove.

Una particolare importanza hanno i movimenti vorticosi sempre esistenti in corsi impetuosi d'acqua racchiusa in un letto non molto ampio. Questi movimenti per la velocità che posseggono, possono produrre delle cavità, con pareti tornite a spirale, talvolta assai profonde come si osservano non di rado nelle rocce alla base di alte e grandi cascate, e nelle quali il lavoro d'erosione meccanico può venire aiutato da pietre roteanti col vertice che funzionano allora come macine, e la sabbia sempre spessa agevola il lavoro erodente come se fosse uno smeriglio. Così ebbero origine le marmitte nel giardino dei ghiacciai a Lucerna e così esse si formano ancora al giorno d'oggi ove esistono grandi cascate su letto di grandi ghiacciai. Per denotare questo lavorio delle acque così bene caratterizzato dalle marmitte si adattò il termine di evorsione, che rammenta il vortice quale causa evacuante.

Anche le marmitte nelle grotte del Carso e di molte altre regioni da noi visitate presentano gli stessi caratteri di evorsione prodotti dall'acqua; soltanto questa aveva nelle grotte sempre un movimento ascensionale di grandissima energia, per l'alta pressione che possedeva, ed è probabile che il lavorìo dell'acqua nell'erodere le marmitte sulla vôlta e nel perforare camini tanto frequenti venisse anche in questo caso facilitato da pietre roteanti, trascinate dall'impeto idrostatico che possedeva il turbine d'acqua; soltanto nelle grotte le marmitte ed i camini e le evorsioni in genere sono sempre rivolti col loro orificio all'ingiù cioè verso terra, tutto l'opposto di quanto si osserva nelle evorsioni per cascate d'acqua che scendono dall'alto. Maggiori particolari su questo argomento si possono leggere nel libro: BRANCHES, *Le travail des eaux*, Genève, 1908.

FIG. I - ENTRATA ALLA GROTTA PODCALA IN FONDO A UNA DOLINA PRESSO NABRESINA.

La persona che siede a sinistra al masso di roccia è il sig. Eugenio Neumann di Trieste che si dedicò con grande diligenza e felice esito agli scavi di grotte del Carso. È proprio in questa grotta che egli potè raccogliere grande quantità di ossami dell'Ursus Speleus e seppe con essi ricostruire scheletri che ora adornano vari musei. Sulla roccia alla sua sinistra giace un femore dell'Ursus Speleus. Inoltre egli scoprì anche ossa del leone delle spelonche, del cervo e di vari altri animali ora estinti e che furono contemporanei all'uomo preistorico, i cui utensili primitivi di pietra si rinvennero in molte grotte del Carso di accesso relativamente facile.

quest'acqua? In niun luogo dell'attuale Carso si scorgono tracce lasciate da corsi d'acqua alla superficie del suolo; quand'anche in certi luoghi esistono avvallamenti che si estendono per più chilometri in una data direzione e che potrebbero essere ritenuti i letti di antichi fiumi, oramai scomparsi, questi non depositarono in nessuna località elementi di rocce come ghiaia, ciottoli, sabbia, melma nè lasciarono tracce di conglomerati o brecce come fecero e fanno tutt'ora tutti i corsi fluviali. Tenuta in debito conto questa importante circostanza che esclude a priori che le grotte carsiche siano state formate per l'azione di acque di fiumi superficiali, penetrati nelle profondità, non resta che ammettere che sieno state le acque sotterranee che le crearono. Ma da dove provenivano queste acque?

FIG. 2 - ENTRATA DI UNA GROTTA IN FONDO AD UNA DOLINA PRESSO DUTTOLIANO.

II. - Acque sotterranee.

È noto a tutti come si formano le acque resorgive o le sorgenti: è la pioggia (1) che cade nelle alte regioni che si infiltra nel suolo o penetra nella roccia fessurata (fig. 11), o traverso pietraie (figg. 12 e 13), e giunge nel sottosuolo; via facendo si unisce dapprima in piccoli rigagnoli sotterranei, i quali ingrossano per molteplici piccole affluenze e formano poi torrentelli che alla lor volta raccolgono altre acque e diventano veri torrenti ed anche fiumi, così da creare un proprio sistema fluviale sotterraneo.

Se la configurazione del sottosuolo ove scorrono è adatta, cioè se vi sono delle fenditure nella roccia, la acqua si aprirà una via per divenire una resorgiva o sorgente che potrà convogliare anche molta acqua così da essere un fiume. Questo caso sarà però l'eccezionale, di regola la quasi totalità dell'acqua infiltratasi nel sottosuolo, si riunirà in un vero corso d'acqua, il quale per propria gravità scenderà negli strati più profondi non solo traverso le fessure o spaccature della pietra ma, come fanno i torrenti superficiali, si aprirà un proprio letto coll'erosione della roccia compatta la più dura, come si può osservare in tante gole alpine percorse da fiumi formanti rapide e cascate le più impetuose. Ma è bene

---

(1) Sulla immensa quantità di pioggia derivante dalla condensazione del vapore acqueo dell'atmosfera che cade sulla terra dànno le seguenti cifre un'idea:

Si calcola che l'acqua evaporata annualmente dagli oceani ascenda a circa mezzo milione di chilometri cubici, che corrispondono ad uno strato d'acqua sopra tutti i mari di m. $1\frac{1}{2}$ d'altezza, pari ad un cubo di 77 chilometri di lato; un quinto di questa acqua cade sulla terra ferma, il resto sugli oceani. Un altro calcolo valuta tutta l'acqua dei fiumi alla superficie del suolo convogliata al mare in un anno a 30.000 chilom. cubici, quindi un po' più di 1/16 di tutta la pioggia e neve caduta. Se si detrae l'acqua evaporata dal suolo e quella assorbita ed evaporata dalle piante tutto il restante rappresenta l'acqua penetrata nella terra e che ha il suo rigurgito al mare. Sono quindi circa 470.000 chilom. cubici il volume enorme d'acqua che annualmente ritorna alla sua origine per vie sotterranee. Hanno perciò ben ragione quelli scienziati, e Leonardo da Vinci fra questi, che sostengono che i fiumi nascosti nel seno della terra sono ben più grandi che quelli che scorrono sopraterra e ben capaci di scavare letti maestosi di cui il nostro Carso ci offre una pallida idea. Il nostro suolo anche a grandi profondità deve paragonarsi ad un grande serbatoio d'acqua che si sfoga negli abissi degli oceani.

naturale che l'acqua nello scavarsi un letto sotterraneo raggiungerà una profondità sempre maggiore ed arriverà ad un livello ove il calcare opporrà una certa resistenza alla erosione; allora l'acqua, per quanto impetuosa sia, cercherà di scavarsi un'altra via deviando dalla sua direzione iniziale, e così si formeranno i cunicoli e le gallerie più o meno tortuose e ramificate con un intreccio da labirinto. Talvolta però il corso di acqua deviato una volta, rimarrà entro la roccia che offre meno resistenza e se questa ha una stratificazione tendente alla orizzontale allora esso conserverà a sua volta una certa orizzontalità. Difatti vediamo il percorso di certe grotte con ampie gallerie seguire per alcuni tratti una direzione vicina all'orizzontale; talvolta si formano in queste gallerie per forza di erosione anche ampie caverne, che si ingrandiscono col crollo parziale della vôlta, come lo dimostrano i cosiddetti «duomi» di Postumia e di S. Canziano e di tante altre grotte. È sempre la resistenza della roccia all'erosione che stabilisce la direzione del corso d'acqua sottoterra ed ove tale resistenza aumenta, là, per legge idrostatica dei tubi comunicanti, essa costringe l'acqua a seguire una direzione ascendente, come lo comprovano i pozzi, le foibe, i camini, le marmitte ed in genere tutte le erosioni.

FIG. 3 - BALZE PRESSO CERNICAL OVE TROVANSI ENTRATE DI GROTTE.

FIG. 4 - POZZO DELLA GROTTA NOÈ CON IN FONDO UNA DELLE ENTRATE SITUATA VERSO PONENTE DELLA GROTTA.

Che la roccia calcarea, per quanto abbia un aspetto uniforme, sia di varia compattezza si comprenderà di leggieri quando si pensi alle accidentalità del suolo sottomarino, alle correnti ed alla varia altezza e quindi alla varia pressione che esercita il mare soprastante ai sedimenti più o meno cementati e non giunti ancora alla loro densità o struttura o durezza finale. Questa sarà dunque negli strati superficiali sempre minore che nelle profondità, ma in strati di grosso spessore e dello stesso livello stratigrafico la durezza sarà omogenea e la configurazione del letto del fiume meno accidentata. È in siffatte circostanze che si formeranno vaste cavità le quali durante grandi piene,

FIG. 5 - INTERNO DELLA GROTTA GIGANTE: IN ALTO L'ENTRATA; I PUNTI LUCENTI BIANCHI SONO DELLE CANDELE ARDENTI POSTE LUNGO LE SERPENTINE.

sifone, ma che la farebbe sgorgare di bel nuovo ad una prossima piena. Queste sorgenti intermittenti costituiscono un altro fenomeno interessante delle regioni carsiche il quale si può ripetere anche in senso, diremo inverso, poichè si hanno dei laghi alla superficie del suolo che si formano come i serbatoi sotterranei e che sono intermittenti. Da certi sbocchi di canali sotterranei alla stagione delle piogge sgorga fuori con grande impeto l'acqua che riempie in breve tempo vaste superfici. Sopraggiunta la stagione estiva, per gli stessi canali tutto il lago si vuota con rapidità. Questo fenomeno d'intermittenza è dovuto all'azione di sifoni sotterranei come avviene per le sorgenti intermittenti, soltanto che il lago sopraterra corrisponde in senso inverso al serbatoio sotterraneo. Un esempio classico di un siffatto lago intermittente lo offre il lago di Circonio (Zirknitz).

Conviene rammentare che l'acqua avente le sue sorgenti in alte regioni non scorre tutta traverso la roccia ma in parte scende al basso e passa anche sotto strati alluvionali, potranno venire colmate per costituire veri serbatoi d'acqua atti ad alimentare sorgenti importanti.

Qualora però nel suo percorso all'esterno il canale di smaltimento di quest'acqua seguisse una curva a foggia di sifone allora si avrebbe una sorgente intermittente che cesserebbe di dare acqua tosto che il livello del serbatoio scendesse sotto quello del punto più alto del

FIG. 6 - ENTRATA ALLA STAZIONE PREISTORICA DELLA GROTTA NOÈ.

fatti di brecce e conglomerati di ghiaie ed anche di suolo più o meno argilloso ma abbastanza compatto per trattenere l'acqua sotto pressione. Ora se in uno dei suddetti strati esistono fessure anche strettissime, allora la pressione dell'acqua sottostante spingerà questa attraverso lo strato fino alla superficie ove apparirà costante e fresca come acqua così detta artesiana. Nelle regioni di pianura, aventi dietro a sè estese plaghe montuose, esiste sempre una vera falda d'acqua artesiana e se non sorge da sè per la legge idrostatica dei tubi comunicanti basta perforare con tubi d'acciaio mediante trivellazioni lo strato impermeabile per far salire l'acqua ed averla perenne non solo ma anche di una temperatura così bassa da corrispondere alla temperatura media annuale della regione da dove proviene o solo alquanto più alta perchè deve percorrere il suolo intermedio fra la montagna ed il basso piano.

Nel Friuli goriziano la falda d'acqua artesiana trovasi nella regione delle Basse fra Cervignano e Aquileia a circa 40 m. di profondità; verso Grado conviene spingere la trivellazione fino a 230 m. per incontrarla (1). Quasi in tutta la pianura lombardo-veneta ed anche in quella piemontese la falda d'acqua artesiana è quella che rende fertile quel suolo che ben si merita il nome di giardino d'Italia. Questa falda è estesa su vaste superfici coperte di suolo alluvionale od anche diluviale, ove essa si spande in più direzioni e forma come un delta che finisce poi in polle sottomarine. Questa falda è affatto separata ed indipendente dai fiumi sotterranei scavati nella viva roccia calcare, come sarebbe p. e. il Timavo; ed indipendente è essa pure dallo strato d'acqua del sottosuolo, che non trovasi mai a grandi profondità e che si può raggiungere facilmente con pozzi di pochi metri oppure con pompe Norton o simili. Quando l'acqua della fal-

FIG. 7 - ENTRATA DELLA GROTTA GIGANTE CON EROSIONE IN FORMA DI MARMITTE INVERSE (EVORSIONI).

(1) La città di Grado soffriva grande penuria d'acqua fino a pochi anni fa; come se fosse situata sul Carso goriziano o istriano l'acqua necessaria la raccoglievano dai tetti entro cisterne oppure la si trasportava con barche da lontano. A varie riprese si tentò di imitare Aquileia e di ottenere acqua mediante trivellazioni, ma tutti i tentativi riescirono infruttuosi; nell'ultimo che si intraprese si arrivò fino a quasi 230 m. di profondità senza avere neppure una goccia d'acqua. Scoraggiati per l'inutilità del lavoro un bel giorno lo si abbandonò affatto nè si volle riprenderlo. Però l'allora sindaco (podestà) Marchesini aiutato da suo fratello volle fare lo stesso giorno un ultimo disperato tentativo, riprendendo essi soli ancora di notte il lavorìo della perforazione col maglio; dopo alcune ore il miracolo si fece udire con un rombo assordante che mandò in aria tutta l'impalcatura della trivellatrice e lasciò zampillare dal tubo artesiano una massa impetuosa d'acqua dolce mai vista prima d'allora a Grado. Riavutosi dallo stupore ben spiegabile il sindaco e suo fratello, tutti giulivi pel felice esito delle loro fatiche, andarono a svegliare i componenti la banda musicale del Comune e ordinarono immantinentemente l'illuminazione delle case e presto si improvvisò una processione festiva in piena notte che a suon di musica girava e gridava per la città. « Abbiamo l'acqua! abbiamo l'acqua! » « Evviva Marchesini! ». L'indomani, attorno a quest'acqua le donne assai numerose, erano già intente a fare il bucato. L'acqua per la profondità da dove proviene, ha una temperatura più elevata del solito, ma che si raffredda dopo breve tempo; tosto anche l'aspetto di torbido che proviene dalle microscopiche bollicelle di aria e di gas assorbiti, stando all'aria si perde. Quest'acqua artesiana scorre sempre abbondantissima e costante ed è ora considerata come un vero dono del cielo. Grado giace sopra una duna sabbiosa ed è circondata dall'Adriatico e dalla laguna ed è ora una fiorente città balneare.

Abbiamo voluto citare questo esempio per dimostrare quale importanza può avere l'acqua artesiana per regioni che soffrirono penuria d'acqua e dimostrare anche che ci vuole costanza per arrivare alla sua falda, sempre esistente ai piedi di vaste regioni montuose.

Inoltre sappiamo che il deserto del Sahara, per quanto arido esso sia, ha tuttavia una vasta falda d'acqua con grandi bacini o laghi nelle profondità del suolo ove vivono pesci che arrivano fino ai pozzi artesiani scavati dalle carovane. Naturalmente queste falde non sono da considerarsi come un deposito d'acqua che occupa uniformemente tutta la profondità del suolo, esse sono invece qua e là interrotte da plaghe asciutte. Per questa ragione le trivellazioni riesciranno talvolta infruttuose in un sito, ed in altro, benchè poco discosto, potranno dare acqua abbondante, talaltra succederà invece che ad un dato livello si trovi l'acqua, all'altro più in alto o più profondo, manchi. Considerata l'enorme quantità d'acqua che penetra nel suolo e considerato che essa non arriva fino agli strati abissali della terra, ove regna gran calore, si deve arguire che a certe profondità e con trivellazioni più numerose si debba incontrare ad ogni modo l'acqua artesiana diretta al mare.

FIG. 8 - ENTRATE DELLA GROTTA DEGLI OCCHIALI PRESSO S. CROCE; QUELLA A DESTRA È OTTURATA DA UN MASSO CADUTO DALL'ALTO.

da artesiana può arrivare alla superficie del suolo passando traverso screpolature o vene esistenti nel terreno forma dei laghetti o delle polle perenni, così detti bullioni o buioni (fig. 14), come ve ne sono molti nei pressi di Terzo vicino a Cervignano, dove l'acqua fredda, specialmente a barometro basso, gorgoglia visibilmente; queste polle possono essere abbondanti così da formare dei rigagnoli, poi dei canali che riuniti insieme finiscono a costituire un vero fiume anche navigabile per barche di piccolo cabotaggio come è l'Aussa a Cervignano.

Il deflusso di tutte le acque sotterranee, sieno esse in terreni alluvionali o diluviali oppure entro la viva roccia avviene sotto il mare, talvolta anche a grandi distanze dalla costa. Se la profondità del mare non è molto grande allora l'acqua dolce può, per la pressione che possiede, salire fino alla superficie del mare e gorgogliare in una cerchia anche ampia come nei bullioni di terra ferma; i pescatori ne conoscono la situazione e raccolgono l'acqua fresca riconoscibile pel colore più oscuro del mare circostante causa la sua maggiore trasparenza e pel leggero ondeggiamento in mezzo di un mare calmo (1) (fig. 15).

Tutto quanto abbiamo finora esposto intorno alla circolazione delle acque sotterranee ed ai fenomeni che l'accompagnano e che vediamo coi nostri occhi al giorno d'oggi, ebbero luogo in identica guisa anche in tutte le epoche geologiche, precedenti alla nostra, nelle quali si produssero rocce di sedimento calcare marino cominciando con quello più antico che è il calcare azoico. E difatti noi potemmo visitare grotte in quest'ultimo calcare dell'epoca arcaica a Chynow presso Tabor nella Cecoslovacchia, poi nel calcare carbonifero a Han presso Namur nelle Ardenne, nel giura alla penisola di Gibilterra (1) e nell'altipiano di Tarnova presso

(1) Risorgive d'acqua dolce in mezzo al mare si riscontrano in molti luoghi della costa orientale adriatica, così presso Abbazia, nel porto di Ica presso Fiume, lungo il Quarnerolo, poi nel golfo di Taranto, in quello della Spezia, di Tolone ed alle isole Baleari, ecc. E sembra che non tutta l'acqua dolce che sbocca nelle profondità del mare si frammischi rapidamente a questo; prova ne sia che il principe di Monaco nei suoi importanti viaggi di studio oceanografici potè scoprire nelle profondità abissali di oltre 4000 m. dell'Oceano Atlantico una falda d'acqua dolce. Indubbiamente questa proveniva da un afflusso sottomarino di grandi masse d'acqua dolce. Non si è ancora studiato il comportamento dell'acqua dolce sotto una pressione enorme di 400 atm. esercitata su essa da un liquido più denso, quindi non possiamo escludere la possibilità che l'acqua dolce soggetta a siffatta pressione non ubbidisca alle leggi idrostatiche a noi note e rimanga invece negli abissi in certo modo sotto pressione anzichè salire o diffondersi col mare. Ad ogni modo l'acqua che arriva a siffatte profondità ha già in sè una pressione ancor maggiore di 400 atmosfere, altrimenti non potrebbe raccogliersi in fondo al mare, ove le correnti non si fanno sentire.

(1) Molto interessante è una grotta da noi visitata nella penisola di Gibilterra. Essa giace alla base del pendio presso l'« Europa point », ove si trovano grandi caserme delle truppe inglesi; l'apertura è stata erosa dall'acqua e questa ha anche perforato un buco circolare a sinistra dell'entrata principale; l'altro che segue ha la vôlta levigata. La penisola di Gibilterra non ha fiumi e la provvista d'acqua si fa raccogliendo quella di pioggia che cade sul versante nord-est del picco ove una superficie di parecchi ettari è coperta da lamiera di zinco. Alla base di questa copertura vi è un cunicolo che raccoglie e conduce l'acqua in apposita tubatura traverso il monte nella città che giace all'opposto versante.

Nella mia visita alla penisola di Gibilterra intrapresi varie escursioni in cerca di punti interessanti e di grotte da fotografare ed una volta di ritorno dalla grotta suaccennata chiesi ad un sottufficiale inglese che incontrai se potessi fare qualche fotografia dal sito ove mi trovavo, egli mi rispose: « Oh yes if you wish to sleep without cushion ». L'allusione mi era chiara e ritornai in città senza poter soddisfare il mio desiderio.

Gorizia, aggiungasi a queste le numerose grotte da noi visitate nel calcare cretaceo ed eocenico e fino nel calcare conchilifero del Pliocene, che è il più recente. Non trovammo finora grotte nelle rocce arenarie, nelle marne e negli schisti quandanche fossero stratificanti come il calcare.

In tutte le grotte ed anche in quelle situate a grandi altezze e senza corsi d'acqua attuali, si trovano strati di limo o melma, di colore grigio, alternanti talvolta con strati di altro colore, non di rado si incontrano qua e là anche ciottoli arrotondati e sabbia grossolana che sono una prova che nei tempi addietro l'acqua scorreva per le grotte, e che nelle piene depositava ciò che teneva sospeso. Questo deposito di fanghiglie, talvolta anche in uno strato assai grosso, nelle grotte del Carso è di natura affatto diversa della terra rossa composta di argilla ferruginosa, caratteristica pel Carso, la quale circostanza è una prova che l'acqua veniva da lontano senza avere contatto colla superficie del suolo carsico, ovunque coperto di terra rossa.

(fot. Soc. Alp. delle Giulie, Trieste)
FIG. 9 - EVORSIONI IN FORMA DI MARMITTE E CAMINI NELLA VÔLTA DI UNA GROTTA FRA POPECCHIO E CERNICAL.

III. - Stalattiti e stalagmiti.

Le formazioni tanto caratteristiche per le grotte carsiche derivano dall'acqua piovana, ricca di acido carbonico, che, infiltratasi traverso le fessure della pietra calcare, la scioglie fino quasi alla saturazione con carbonato calcico di cui quella roccia è composta. Percorrendo i meandri delle fessure essa arriva alla superficie interna della grotta ove, in seguito all'evaporazione, cristallizza formando le in-

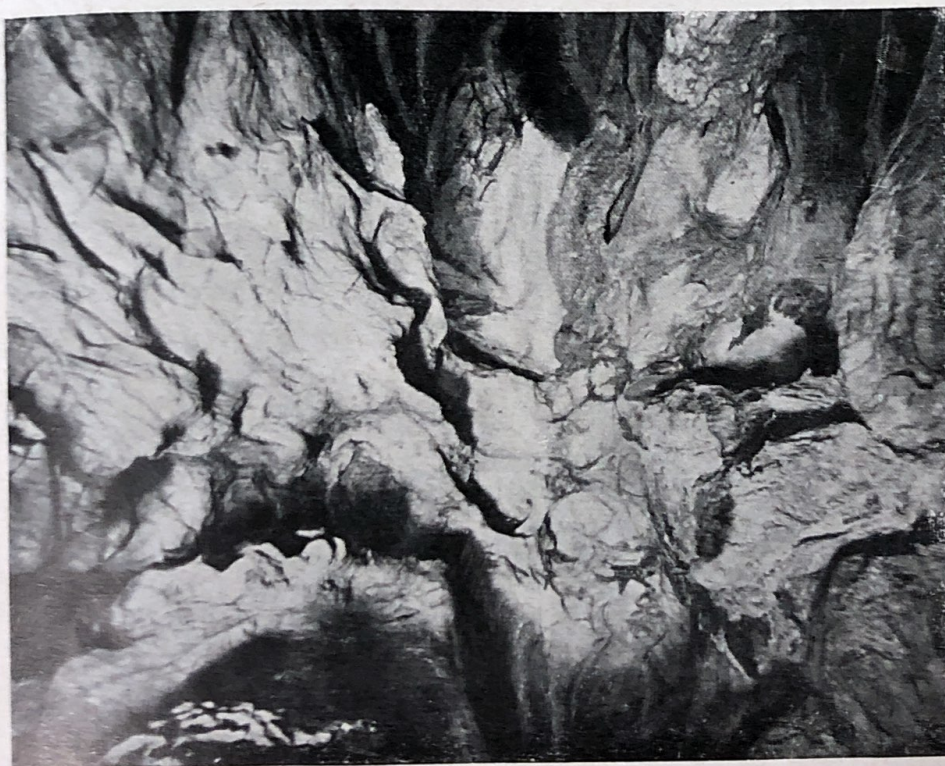



FIG. 10 - SOFFITTO DELLA GROTTA DI DRAGA PRESSO CERNICAL CON EVORSIONE PERFORANTE LA VÔLTA.
La grande macchia bianca irregolare di solarizzazione a metà della parte superiore della figura, proviene dal foro traverso il quale traspare il cielo. Questa fotografia venne fatta con l'apparato posto in terra e coll'obiettivo rivolto verso l'apertura quasi verticalmente soprastante.

FIG. 11 - ROCCIA CALCARE FESSURATA DI SAMATORZA PRESSO NABRESINA.

crostazioni di tufo che ricoprono sovente di uno strato più o meno uniforme od accidentato le pareti rocciose della caverna. E la stessa acqua, stillando a goccia a goccia dalla vôlta, dà origine ai drappeggi, panneggiamenti ed ai coni che poi si sviluppano a stalattiti; da questi l'acqua esuberante gocciola a terra e forma le contrapposte stalagmiti, le quali, coll'andar del tempo, si uniscono alle soprastanti stalattiti per creare le colonne, che poi ingrossano alla loro volta fino ad arrivare a più metri di diametro ed offrire a quelle caverne l'aspetto come di duomi con giganteschi colonnati. Nessuna fantasia può immaginare quanto svariate e bizzarre sieno tutte queste formazioni cristalline che per aspetto e colore e per i riflessi luccicanti sono una decorazione delle più brillanti che non si lasciano descrivere ma solo ammirare.

Qui non possiamo fare a meno di accennare ad una particolarità delle grotte situate a grandi altezze come quelle scoperte di recente sul Dachstein, e su tante altre grotte nelle Alpi calcaree nordiche ove si manifestò negli ultimi tempi una vera bramosìa per lo studio di questi fenomeni carsici. In queste grotte ad altezze oltre i 2000 metri la temperatura è costantemente sotto lo zero e così avviene che in esse l'acqua al momento dello stillicidio fuori dalla roccia fessurata, forma le stalattiti oppure, cadendo al suolo, si agghiaccia e forma stalagmiti di ghiaccio trasparenti che si innalzano come colonne fino alla vôlta (figura 19). Noi visitammo simili grotte e non vedemmo in niun luogo incrostazioni di tufo e cristallizzazioni stalattitiche calcaree, salvo vicino all'entrata ove d'estate la temperatura si eleva sopra zero.

Anche in queste grotte l'erosione d'acqua ascensionante è bene visibile nelle erosioni ed evorsioni della nuda roccia.

IV. - Sistema fluviale sotterraneo.

Molte grotte hanno oggigiorno corsi d'acqua che le traversano per tutta la loro lunghezza o soltanto per tratti, o sboccano nell'interno per sparire entro strette aperture; in altre entra una corrente od addirittura un fiume che allaga certe grandi cavità da formare vasti bacini d'acqua senza apparente sfogo; da altre sorte perenne una sorgente od un fiume. Di regola tutte queste acque appartengono ad un sistema fluviale che non era quello contemporaneo all'epoca della sedimentazione della roccia e della formazione della grotta. Durante il sollevamento della regione ove esistono grotte avvennero mutamenti profondi nella configurazione del suolo che deviarono tutti i corsi d'acqua fossero essi superficiali o sotterranei; ove però un fiume dell'epoca attuale per ragioni geotectoniche o per grandi piene fu obbligato a cangiare il suo letto ed incontrò nel suo nuovo cammino qualche apertura di grotta o voragine è naturale che vi penetrasse e potè

FIG. 12 - ROCCIA FRANTUMATA DI SAMATORZA PRESSO NABRESINA.

sparire sotterra oppure talvolta sortì da una altra parte.

Ancora oggigiorno molti speleologi attribuiscono grande importanza alla corrosione chimica operata da acque sature di acido carbonico e spiegano la formazione delle cavità e dei canali che si riscontrano nelle grotte con questa corrosione dell'acqua. Se non si può negare che una tale azione si manifesti nel passaggio dell'acqua traverso le fessure del calcare, giova ben considerare che essa è minima in confronto all'erosione meccanica, le cui tracce sono così palesemente visibili. Ma vi è di più da opporre contro la corrosione chimica, che veramente è quella dalla quale derivano tutte le cristallizzazioni delle grotte. Questa stessa cristallizzazione avviene anche nelle fessure della roccia e non solo ove la goccia è pronta allo stillicidio, e prova ne sia che molte fessure che diedero origine alle più vistose stalattiti sono già otturate ed un accrescimento di queste formazioni è del tutto cessato come è cessata la cristallizzazione alle pareti che la coprirono di tufo calcareo. In tante e tante grotte non si osserva più lo stillicidio e le stalattiti e le stalagmiti ed il suolo stesso sono affatto asciutti.

FIG. 13 - PIANORO CARSICO SOPRA CERNICAL.
A sinistra un imboscamento con conifere, a destra una dolina circondata da una masiera di pietre; il suolo è tutto una pietraia, però si presta benissimo all'imboscamento artificiale.

Noi non possiamo fissare sulla carta il sistema fluviale sotterraneo che generò una data grotta, come lo facciamo per un fiume che scorre sulla superficie del suolo; troppo breve è il suo decorso a noi noto dalle recenti esplorazioni, ma per induzione crediamo poter paragonare con grande approssimazione alla realtà quel sistema ad un grande albero: le radichette più sottili e più giovani, diremo capillari, corrispondono ai primi rigagnoli che vengono a formarsi in alte regioni per l'infiltrazione della pioggia, sia in un terreno più o meno poroso sia in una roccia fessurata o nella ghiaia e petrisco accumulato alle falde delle montagne (fig. 11, 12 e 13). Come nell'albero l'unione di più radichette diede origine a radici più grosse e più radici grosse unite assieme formarono il tronco, identico fenomeno osservasi nei corsi d'acqua superficiali, i quali, grazie ai molteplici affluenti, finiscono ad ingrossare e sboccano al mare come grandi fiumi. Ma mentre questi scorrono quasi sur un piano solo, quand' anche inclinato con pendenze sempre minori più che esso si avvicina al mare, l'albero che noi paragoniamo al fiume sotterraneo non è pianeggiante ma corporeo, cioè esso si estende in tutte le direzioni come un vero albero; il suo tronco potrà, prima di sboccare al fondo del mare, mandare nuovi rami che corrisponderebbero alle ramificazioni aeree dell'albero.

Questo ultimo modo di ramificarsi del fiume sotterraneo prima di sboccare sotto la superficie del mare, è molto probabile, poichè l'acqua verso la fine del suo corso e dopo aver eroso la roccia compatta, incontrava strati di sedimento in via di formazione, quindi non ancora molto compatti ed in questi trovava una via sempre più facile all'erosione e poteva così suddividersi in più rami come fanno gli alberi. L'acqua dei fiu-

FIG. 14 - RESORGIVA DI ACQUA ARTESIANA (BUIONE) A TERZO PRESSO CERVIGNANO, FRIULI ORIENTALE.

mi sotterranei, sortendo con grande pressione dagli sbocchi, portava lungi da questi la melma che talvolta convolgeva durante grandi piene e le correnti marine la diffondevano su vaste superfici.

V. - Formazione delle doline.

Molte delle foci dei fiumi submarini che hanno generato le grotte sono ora visibili e formano di solito le entrate delle grotte oppure sono pozzi o voragini in fondo delle quali si scorgono le aperture d'accesso più o meno ramificate, come la Grotta Noè ne offre un bellissimo esempio. Non pochi pozzi sono al loro fondo otturati da coni di deiezione formati dalle rocce staccatesi dall'orlo superiore e dalle pareti del pozzo ed andate in frantumi per la caduta dall'alto. Talvolta, se il pozzo non era molto ampio, alcuni massi più grandi franati potevano incastrarsi o incunearsi fra le pareti e chiudere parzialmente il pozzo.

Accadeva allora che altro pietrisco caduto sui massi più grandi finisse di otturare affatto il pozzo ed il continuo frantumarsi della roccia lo rendesse di conseguenza sempre meno profondo mentre sotto vi era il vacuo. Arrivato il pietrisco vicino all'orlo del pozzo si formava da sè una specie di imbuto con pendìo più o meno ripido, ma non di molta ampiezza e la pioggia, dilavando il terriccio circostante, lo plasmava uniformemente tutto intorno per raccoglierlo in un maggior spessore al fondo. Così si formò la gran parte di quei così tipici avvallamenti nel suolo carsico denotati col nome locale di doline (figg. 20-23). Che questa sia l'origine delle doline si può in piccolo constatare in alcune trincee di ferrovia fra S. Daniele del Carso e Repentabor nonchè presso Cernikal, anzi nell'escavo fatto in una trincea presso Duttogliano proprio traverso una dolina si incontrò prima l'avvallamento poi la sua chiusura con massi di pie-

(fot. G. V. Zahn)

FIG. 15 - RESORGIVA OPOLLA D'ACQUA DOLCE IN MEZZO AL MARE PRESSO ABBAZIA, DOPO UNA FORTE PIOGGIA.

Osservisi la superficie quasi piana del centro contornata da un anello di mare ondulato derivante dall'impeto dell'acqua risorgente.

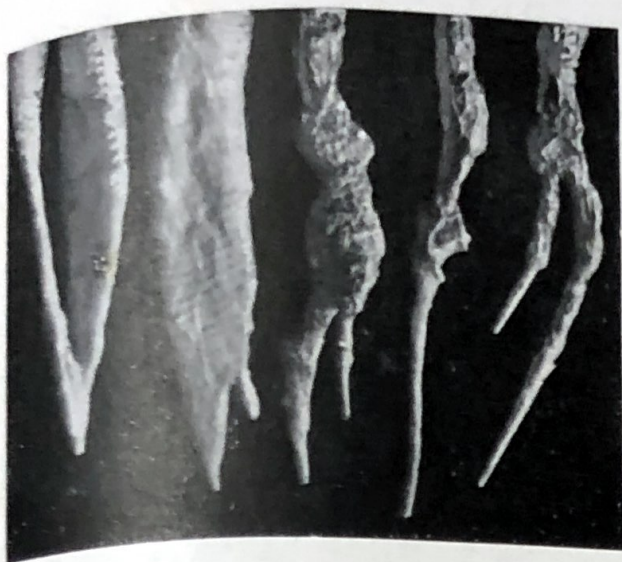



FIG. 16 - STALATTITI CERVICORNI DELLE GROTTE DEL CARSO; BIZZARRE SONO LE FORME GEMINE E ANASTOMIZZANTI.

tra e sotto questa la cavità del pozzo che richiese una chiusura artificiale con travatura di ferro per la sicurezza della linea ferroviaria.

La maggior parte delle doline a forma di conca o di bacino, regolarmente circolari, poco fonde e poco ampie hanno quindi, secondo il nostro parere, l'origine sopradescritta e sono aperture di pozzi oramai chiusi, che all' epoca cretacea servivano di sbocchi ai fiumi sottomarini e questa nostra spiegazione è suffragata dal fatto che molte doline hanno al loro fondo accessi a grandi grotte. Inoltre la geotectonica del Carso è tale da non poter spiegare altrimenti la formazione di un gran numero di doline esistenti in uno spazio relativamente ristretto come p. e. quelle della regione di Opicina ove sur una superficie di pochi chilometri quadrati se ne contano a centinaia: erano qui le numerose foci di un grande delta di un colossale fiume, ormai otturate. Questo fiume si era suddiviso in numerosi bracci che erosero più

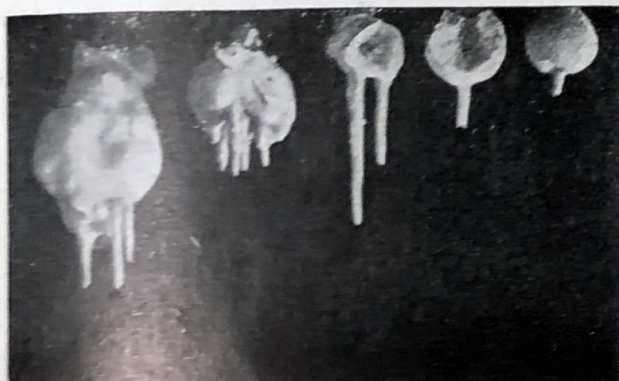



FIG. 17 - FORME GLOBOLARI DI STALATTITI CON CAVITÀ CRISTALLINE.

o meno verticalmente, quale via la più breve, la roccia calcarea per formare pozzi, che poi si sono chiusi dopo il sollevamento del pianoro carsico.

Nella grotta di Trebiciano ed in tante altre vediamo scavati dall'acqua ascendente ampi camini verticali, che non arrivano alla superficie, in altre questi camini giunsero a perforare la roccia fino all'aperto come nella grotta delle Finestre presso Popecchio (fig. 10). Ove i camini non arrivarono alla superficie è stato causa che il sollevamento del suolo avvenne prima della loro perforazione.

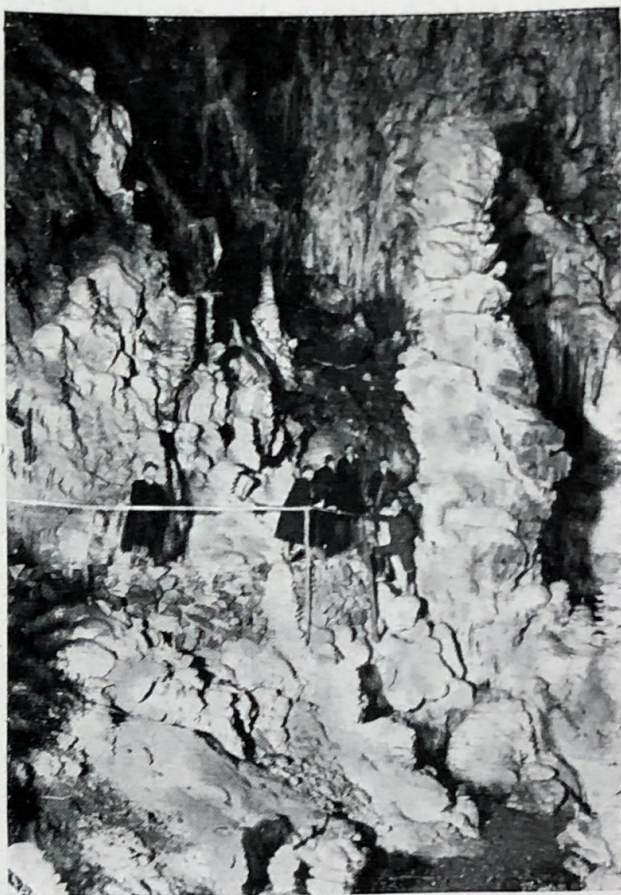



FIG. 18 - STALATTITE. DETTA LA PALMA DELLA GROTTA DEI BRISCIACHI PRESSO NABRESINA; A SINISTRA DELLA PALMA SI PERDE NELLA VÔLTA UN AMPIO CAMINO.

Un esempio classico di un fiume sotterraneo sul Carso è il Timavo; la sua storia recente è nota e noi non vogliamo ripeterla; diremo soltanto che all'epoca del sollevamento del Carso la sua duplice foce è rimasta appena a due metri sul livello del mare mentre il suo letto salì 30 km. più al nord fino a 300 m. sul livello del mare per raccogliere a S. Canciano la Recca, chiamata oramai il Timavo superiore. Non possiamo però assicurare che questo fiume sia stato proprio quello che ha scavato anche il vecchio

(*fot. Club Alpino, Salisburgo*)

FIG. 19 - STALATTITI E STALAGMITI DI GHIACCIO IN UNA GROTTA DELL'ÖTSCHER NELL'AUSTRIA SUPERIORE.
La temperatura di questa grotta è costantemente sotto zero per l'altitudine a cui si trova. Di queste grotte di ghiaccio si dovrebbe trovarne anche nelle Alpi calcari italiane a grandi elevazioni nelle due Venezie, Tridentina e Giulia.

suo letto; la configurazione geologica della regione non parla in favore di questa supposizione, anzi tutto lascia supporre che un altro fiume, ben altrimenti grande che quello che vediamo oggi, scorresse a S. Canziano, e sboccasse al Timavo ed in tante altre sorgenti del litorale triestino, ed abbia dato origine colle sue erosioni a quelle grandiose grotte. Osserviamo poi che la vôlta di queste, non è di grande spessore e che verrà un giorno in cui essa crollerà in più luoghi per formare altre doline pari a quelle oggidì esistenti a S. Canziano, una la piccola l'altra la grande, entrambi esempi dei più belli e più impressionanti dell'orrido nella natura.

VI. - Conclusione.

Riassumendo quanto abbiamo qui esposto dobbiamo concludere:

1. Le cavità sotterranee designate col nome di Grotte sono letti di fiumi scavati dall'acqua col processo meccanico dell'erosione.

2. Questo processo ebbe luogo durante la formazione di tutte le rocce calcari a qualsiasi formazione esse appartenessero, cominciando da quella arcaica o azoica fino alla più recente dell'epoca terziaria.

3. L'origine di questi fiumi ebbe luogo per infiltrazione dell'acqua piovana in alte regioni, la quale, per confluenza avvenuta sotterra formò dapprima ruscelli poi torrenti ed infine potenti fiumi. Questi, penetrando in strati sempre più profondi, acquistarono per forza di gravità una velocità e quindi una energia meccanica sempre maggiore e con ciò una potenza di erosione che aumentava coll'accrescere dell'altezza a cui si trovavano le sorgenti.

4. I fiumi sotterranei, che crearono le grotte, smaltirono le loro acque nelle profondità del mare, quindi una parte del loro letto era sottomarino.

5. Col lento sollevamento degli strati della roccia calcare, formatasi quale sedimento marino, si alzarono sopra il livello del ma-

re anche i letti dei fiumi in essa scavati, i quali, arrivati ad altezze superiori alle loro sorgenti, perdettero le loro acque e rimasero a secco, e da questa epoca datano le cristallizzazioni stalattitiche del carbonato di calce nelle grotte.

FIG. 20 - DOLINA SIRZIZA PRESSO NABRESINA, CON FONDO COLTIVATO, CIRCUITO IN PARTE DA ROCCE.

6. I corsi d'acqua che attualmente percorrono alcune grotte sono da ritenersi defluenze od affluenze recenti, perciò indipendenti dai corsi di acqua che crearono le grotte; i profondi cangiamenti della superficie del suolo avvenuti durante e dopo il sollevamento delle rocce non ammettono una siffatta supposizione.

7. È soltanto con questi cangiamenti della configurazione del suolo, avvenuti prima o durante il sollevamento degli strati calcari, che si può spiegare la formazione di grotte alle falde di alte montagne ove al dì d'oggi non si possono scorgere quei grandi bacini di raccolta d'acque piovane che dovevano formare le sorgenti e dare origine ai fiumi impetuosi che erosero il loro lungo e tortuoso percorso e così pure le grandiose caverne ad esso congiunte.

8. È unicamente all'erosione meccanica delle acque che è da attribuirsi la formazione delle grotte, mentre la corrosione chimica ha un'azione troppo insignificante in confronto a quella meccanica.

FIG. 21 - GRANDE DOLINA DI S. CANZIANO CON IN FONDO L'ENTRATA DELLA GROTTA.

9. Quel tipico fenomeno delle regioni carsiche, che sono le doline derivano da pozzi, voragini o foibe, prodotti dall'erosione delle acque, che si chiusero per franamenti della roccia e che poi si foggiarono a piccole conche od avvallamenti circolari pel dilavamento del suolo per opera delle acque piovane; le doline più grandi si possono essere formate anche pel crollo della vôlta di vaste caverne vicine alla superficie del suolo.

FIG. 22 - DIRUPI DI UNA DOLINA E SULLO SFONDO S. CANZIANO.

10. La formazione di grotte per erosione ha luogo oggigiorno mediante le acque piovane raccolte in alte regioni che si scavano i loro letti di deflusso sotto il livello del suolo e quello del mare come lo provano le acque dolci resorgive in mezzo al mare bene visibili vicino alle coste di continenti formati di roccia calcare.

Chi ha il bene come lo abbiamo avuto noi di poter visitare parecchie grotte in vari paesi potrà presto convincersi che la loro formazione è dovuta a fenomeni di erosione quali noi li abbiamo qui esposti ed allora egli conoscendo la loro vera origine, avrà un maggiore interessamento per le grandiose meraviglie sotterranee di cui è così ricca quella parte del Bel paese che è il Carso della Venezia Giulia che fu, e sarà sempre, il gran baluardo alle porte orientali della patria.

Prof. GIOVANNI BOLLE.

FIG. 23 - GRANDE DOLINA ROCCIOSA DI RISNICH PRESSO DIVACCIA.

(fot. Rod. Stricker, Merano)

L'INCANTEVOLE VISIONE DI MERANO GIÀ APPARE FIN DAL PRIMO TRATTO DELLA TELEFERICA. - NELLA ILLUSTRAZIONE È VISIBILE LA VETTURA ALL'ALTEZZA DEL PRIMO CAVALLETTO.

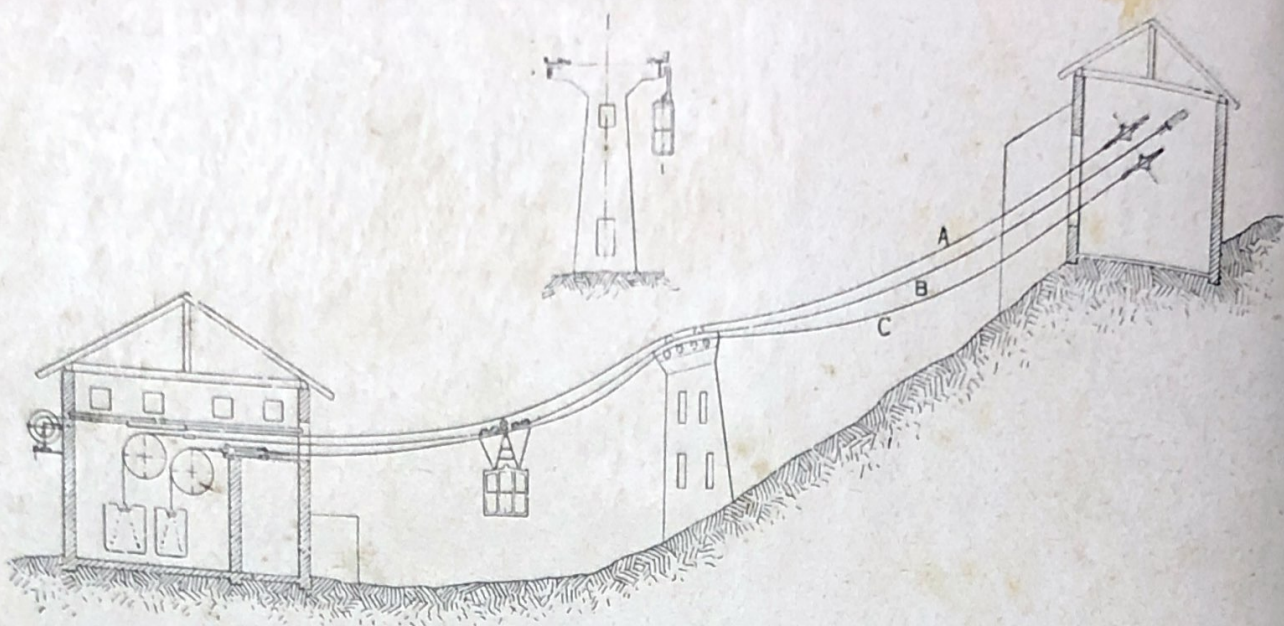
LA TELEFERICA MERANO-AVELENGO

Più di una volta si è parlato in questa Rivista *delle piccole ferrovie di montagna saldate alle grandi reti che servono di approccio alle stazioni di altitudine più reputate. Sono le linee che abbandonano il fondo delle valli per scalare i punti panoramici più alti, talvolta i valichi e le cime. Esse si sono sviluppate in modo particolare nella Venezia Tridentina, dove si trovano rappresentati i tipi più vari: a semplice adesione o funicolari, dentiere, teleferiche. Queste ultime, grazie anche alle infinite applicazioni di guerra, si affermano sempre più.*

E Merano, la magnifica stazione autunnale-primaverile, ormai nota anche a tutti gli italiani, ricca di alberghi e di ogni conforto, si è arricchita da pochi mesi di una nuova teleferica che in poco più di un quarto d'ora porta da m. 324 a 1250 fra gli incanti di pascoli alpini, di boschi meravigliosi, in un paesaggio delizioso. Naturalmente è subito sorto un ristorante alla stazione terminale e già si sta pensando ad un albergo. Tutto questo è dovuto esclusivamente ad iniziativa privata, svoltasi fra ostacoli continui, senza il sussidio di alcuno ed è ben degno di essere segnalato.

E poichè il sistema di teleferica dell'ing. Luigi Zuegg presenta caratteristiche assolutamente nuove, abbiamo pregato l'esimio nostro Collaboratore, ing. Angelo Alpe, *di illustrarlo soprattutto sotto l'aspetto tecnico e pratico. Se il problema economico, sia per l'impianto, sia per l'esercizio può, come si ritiene con fondamento, essere agevolmente risolto, è certo che queste teleferiche potranno diffondersi rapidamente* (1). *Il turismo nostro potrà ritrarne vantaggi enormi poichè sono ancora molti i luoghi che attendono una vasta frequentazione da facili accessi. Ma noi pensiamo che vantaggi non indifferenti dovrebbero pure ritrarre dall'applicazione di queste teleferiche i numerosi centri abitati, specialmente del Mezzogiorno, appollaiati su monti collegati col fondovalle da modeste e lente carrozzabili, più spesso soltanto da mulattiere. Anche sotto questo aspetto l'articolo che presentiamo ai nostri lettori potrà riuscire ricco di insegnamenti.*

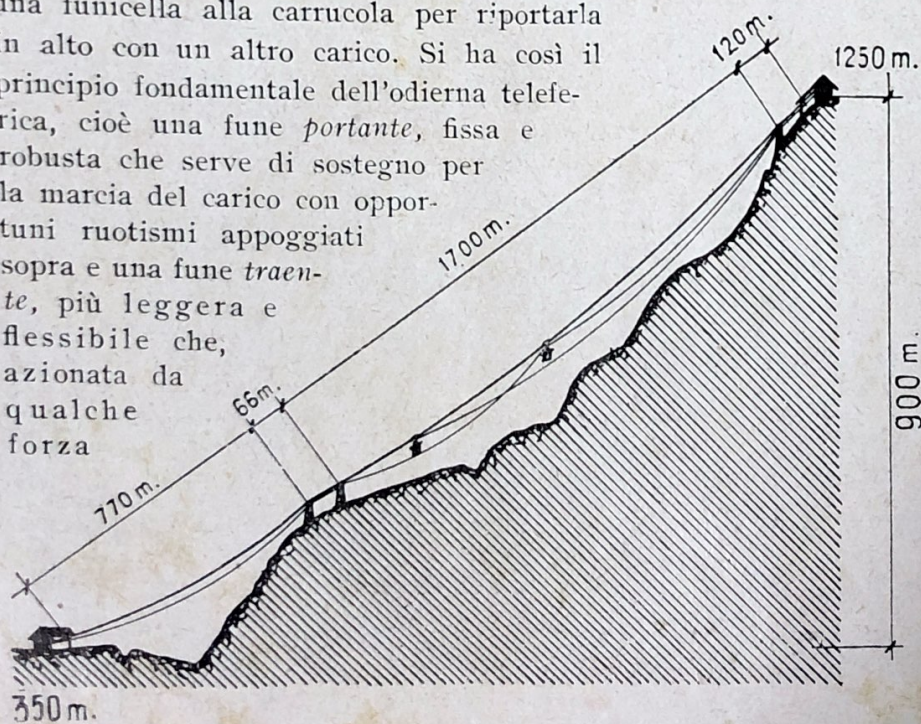
L'ALTO ADIGE continua a tener vivo l'interesse degli Italiani che vi ammirano la bellezza della natura unitamente alla multiforme attività degli abitanti, i quali hanno fatto progredire in modo notevole l'agricoltura e l'industria del forestiero, nonchè la

(1) Sta per iniziarsi la costruzione di una teleferica di tale tipo che dovrà congiungere Oropa al Lago del Mucrone; altre già esistono alla Zugspitze, alla Cima della Rax, a Maria Zell, a Reichenberg.

SCHEMA DELL'IMPIANTO DI TELEFERICA D'AVELENGO (SISTEMA ING. ZUEGG).
a. FUNE DI SOCCORSO, *b*. FUNE PORTANTE, *c*. FUNE TRAENTE.

organizzazione di vari mezzi di trasporto. Tra questi ultimi campeggiano quelli aerei, non aeronautici, ma del tipo « teleferica » per uso turistico e costituenti una vera attrattiva della zona.

Il principio delle teleferiche è di origine remota e modesta, con esempi tuttora visibili nelle nostre valli e rappresentati dal così detto *telèforo*, cioè da un grosso filo di ferro, teso in pendenza tra due località poco distanti e che permette la discesa di un carico sospeso ad una staffa con carrucola a gola scorrente sul filo. L'apparecchio può divenire più complesso, quando si attacchi una funicella alla carrucola per riportarla in alto con un altro carico. Si ha così il principio fondamentale dell'odierna teleferica, cioè una fune *portante*, fissa e robusta che serve di sostegno per la marcia del carico con opportuni ruotismi appoggiati sopra e una fune *traente*, più leggera e flessibile che, azionata da qualche forza motrice, fa salire il carico o lo accompagna nella discesa. La pratica ha mostrato poi la convenienza d'un raddoppiamento dell'impianto nella maniera seguente: si dispongono due funi portanti parallele, in modo che un carico scenda e l'altro salga contemporaneamente. La fune traente è quindi non solo raddoppiata, ma diviene un anello disteso da due grandi pulegge a gola, poste l'una nella stazione bassa e l'altra nella stazione alta, l'una folle e l'altra comandata da un motore.

Il funzionamento è evidente: il motore azionerà la puleggia motrice finchè un carico è sceso e l'altro è salito; la stessa operazione si ripeterà poi in senso inverso. Contrappesando bene il sistema, la forza motrice necessaria si ridurrà al minimo.

Il sistema, pur restando fondamentale, ha assunto forme diverse a seconda dei casi ed ha servito prevalentemente al trasporto di materiali nelle industrie, nei grandi lavori minerari, negli impianti idroelettrici e nella guerra. Poco invece si era fatto per i trasporti ordinari di persone, sebbene i monti ne in-

PROFILO DELLA TELEFERICA (SISTEMA ING. ZUEGG) CHE COLLEGA MERANO AD AVELENGO.

(*fot. Rod. Stricker, Merano*)

LA SUPERBA VISIONE DELLA CONCA DI MERANO E DELLE ALPI VENOSTE CHE SI GODE DALLA TERRAZZA DEL BELVEDERE DI AVELENGO.

dicassero la convenienza, in confronto ai costosi impianti di funicolari a rotaie e di ferrovie a cremagliera. Si osservava che la portata era minore o, almeno, richiedeva un frazionamento su vari carrelli, si avevano timori per la sicurezza e per la durata del materiale, si riteneva che il pubblico escursionista non avrebbe mostrato soverchio entusiasmo per le *emozioni* del passaggio sui baratri a grande altezza....

Una regione che da parecchi anni si è distinta per la fiducia nelle teleferiche, al contrario di tante altre, è appunto la Venezia Tridentina e particolarmente la parte alta, ove anche Ditte italiane ebbero modo di affermarsi fin da prima della guerra. L'esperienza e lo studio diligente hanno portato ad adottare molti accorgimenti davvero geniali, che si possono ritrovare nella teleferica Merano-Avelengo, costruita dall'ingegnere meranese Luigi Zuegg. È di inaugurazione ufficiale recente, collaudata da Autorità tecniche italiane, dopo accurato esame e dopo un periodo di funzionamento.

Lunga 2600 metri con un dislivello di 890 e con tre soli appoggi intermedi, ha una delle campate che raggiunge la lunghezza di ben 1700 metri, lunghezza che si avvicina al limite della possibilità tecnica e che, per quanto ci consta, è la più lunga del mondo negli impianti di tal genere.

I concetti costruttivi furono i seguenti: economia d'impianto e di funzionamento, elevata capacità di traffico, lunga durata del materiale, il tutto congiunto a grande sicurezza.

La base del progresso è dovuta ad un'osservazione sulle funi metalliche. È noto che esse sono costituite da cordicelle composte di sottili fili d'acciaio, con avvolgimento elicoidale e aventi grande resistenza agli sforzi di trazione. Basti dire che un filo della sezione trasversale di 1 millimetro quadrato si spezza soltanto quando la trazione raggiunge circa 200 kg.!

Una fune del diametro di alcuni centimetri potrà dunque ben resistere con sicurezza a tonnellate di sforzo, dovute in parte al peso proprio e in parte al carico mobile. Ma non soltanto la trazione sollecita le funi delle teleferiche: vi è la flessione al passaggio dei carrelli sulla portante, sui rulli d'appoggio e sulle pulegge d'avvolgimento nelle due stazioni per la traente, vi è l'attrito di tutte le parti a contatto. L'esperienza ha dimostrato che dobbiamo preoccuparci meno

(fot. Rod. Stricker, Merano)

VASTE FORESTE SI ESTENDONO NEI DINTORNI DI AVELENGO.

della trazione che non della flessione e dell'attrito per quanto riguarda la buona conservazione del materiale. Le funi, distese sugli appoggi, si dispongono secondo curve dette catenarie, tanto più pronunciate quanto meno sono tese. Se la tensione è scarsa, il passaggio dei ruotismi del carrello riesce penoso e la fune è tormentata da flessione eccessiva; se la tensione è forte, c'è meno deformazione nella fune, minor attrito al passaggio dei carichi e miglior conservazione. Perciò le funi della teleferica Merano-Avelengo sono state fortemente tese. Non solo lo studio di altri impianti, ma anche esperienze di laboratorio hanno confermato l'osservazione. Un apparecchio ancor oggi visibile sul posto, consistente in un tratto di fune metallica fortemente tesa, porta un ruotismo analogo a quello che sostiene i carrelli e vi marcia avanti e indietro sotto adeguata pressione: malgrado il funzionamento intensivo applicato (fino a 20.000 corse al giorno) corrispondente a molti anni di servizio della teleferica, la fune si è conservata bene. Perciò si può diminuire il numero dei sostegni, con economia d'impianto e di manutenzione. S'intende che occorre una buona lubrificazione e anche per questo si è provveduto con oliatori automatici continui sulle parti in moto e a contatto. Occorre inoltre limitare la pressione unitaria sulla portante e perciò si son adottate 8 ruote per sostenere il carrello, che suddividono la pressione in vari punti della fune. L'attrito dei perni è ridotto al minimo coi cuscinetti a sfere. La disposizione generale è quella già citata delle due funi portanti fisse e parallele e della traente unica (ad anello o *senza-fine*) tesa da 2 grandi pulegge a gola, di cui una motrice; in corrispondenza ai sostegni della linea essa trova rulli d'appoggio.

I sostegni o cavalletti sono costituiti, in luogo delle solite stilate in legno o in ferro, da torri in cemento armato, perfettamente lisce all'esterno, con robusta porta e non meno robusta serratura, cosicchè l'accesso alla piattaforma superiore, ove hanno appoggio le funi, non è accessibile agli estranei malintenzionati. Il personale addettovi trova invece ottima base per la verifica e le eventuali operazioni di manutenzione.

La durata di tali costruzioni è indubbiamente superiore a quella del legno e del ferro. Quello che vien chiamato comunemente *carrello* è, nel nostro caso, un vagoncino che può portare 16 passeggieri, reso leggero

(*fot. Rod. Stricker, Merano*)
I DINTORNI DI AVELENGO SI PRESTANO ASSAI BENE PER I DIPORTI INVERNALI. ECCO UN CAMPO DI SCI AI PIEDI DEL MONTE IFFINGER (m. 2700).

al massimo grado, con l'impiego dell'alluminio nella sua costruzione. S'intende che i vagoncini sono due, uno ascendente e l'altro discendente, gravanti ciascuno sull'apposito portante.

La forza motrice usata normalmente è quella elettrica; il suo consumo è molto limitato, essendo limitati gli attriti e potendosi contrappesare i due vagoncini; nella pratica è risultata infatti sufficiente la potenza di 20 cavalli dinamici (HP). La corrente è trifase e perciò il motore inverte il senso di rotazione a ogni corsa dei vagoncini con la semplice commutazione degli attacchi di due fasi. Molti sono i dispositivi adottati e aventi il carattere di perfezionamento ma, sebbene riescano sommamente interessanti per i tecnici e gli specialisti, sorvoliamo su essi, poichè alla grande maggioranza dei lettori interessano le notizie di indole generale.

E veniamo all'argomento della sicurezza, che invece interessa tutti e in sommo grado. La stabilità dei vagoncini è assicurata con ogni cura e persino gli urti al passaggio sulle scarpe d'appoggio della fune portante sono pressochè annullati con appositi mezzi elastici. Intelaiature di guida si trovano ai lati dei cavalletti e alle stazioni. Sono quindi da escludersi lesioni alla fune portante che, quantunque fortemente tesa, è sempre in condizioni di resistenza esuberante. Se per caso si guastasse la traente (più sottile e più tormentata) il vagoncino è fermato subito automaticamente con un freno (comandabile anche dall'interno) che viene a stringere la portante, s'intende in modo rapido ma dolce. Il vagoncino può arrestarsi anche per altri inconvenienti accidentali: in tal caso non sarebbe gradevole ai passeggieri il rimanere per ore fermi in aria. Il costruttore ha provveduto opportunamente a collocare un'altra fune traente al di sopra delle due già ricordate: essa rimane ferma normalmente e vien messa in movimento, quando occorre, con un secondo motore elettrico, detto ausiliario. Si muove abbastanza lentamente (con velocità eguale a un terzo di quella del vagoncino) e può trascinare un piccolo carrello, appoggiato alla portante, che serve per l'ispezione delle funi, ed anche a rimorchiare il vagoncino fino a una delle stazioni; eventualmente provvede al trasbordo dei passeggieri. Se il motore ausiliario si guastasse, sarebbe sostituito da quello principale, che si disinnesta dal co-

mando della traente del vagoncino e si innesta su quello della traente di sicurezza.

Quand'anche entrambi i motori elettrici non potessero funzionare, c'è previsto un motore a benzina per sostituirli, avviabile in pochi istanti, come quello d'un'automobile.

Il motore elettrico ausiliario può anche azionare da solo la traente principale, facilitandone l'ispezione nelle stazioni per il movimento rallentato che fornisce. I principî razionali seguiti in tutto l'impianto permettono una forte velocità ai vagoncini, cioè m. 3,60 al secondo, mentre di solito le teleferiche non superano i 2 metri. Il percorso viene quindi effettuato entro 12 minuti; si ha la possibilità di 5 corse all'ora, col trasporto di 80 passeggieri. Altre esperienze eseguite permetteranno di adottare velocità maggiori in prossime costruzioni; si supereranno i 4 metri al secondo. La possibilità di traffico intenso ha grande valore per impianti che devono funzionare specialmente in periodi di affollamento.

(fot. Rod. Stricker, Merano)

LA CHIESA DI S. CATERINA.

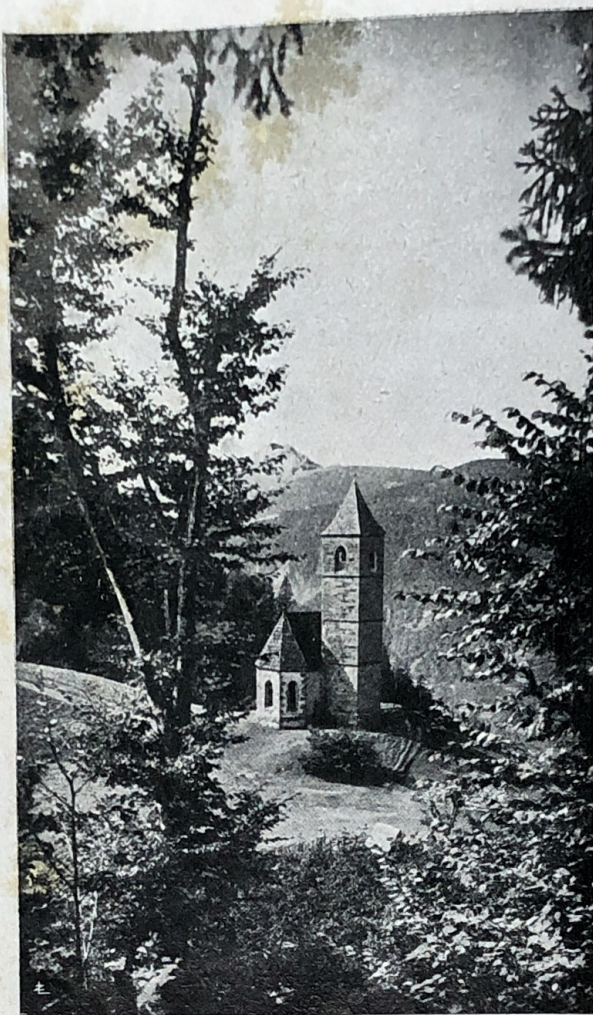
Per le segnalazioni si è adottato il telefono, utilizzando le due funi portante e traente come fili e impiegando correnti deboli, cosicchè il conduttore del vagoncino è sempre in comunicazione col macchinista della stazione motrice, mentre le stazioni sono in comunicazione tra loro. L'elettricità fornisce inoltre il comando di freni a distanza, per esempio dal vagoncino all'apparato motore in stazione. Batterie d'accumulatori forniscono anche la luce.

Insomma tutto è preveduto e a tutto si è provveduto, anche alla frenatura automatica quando manchi la corrente e al momento dell'entrata nelle stazioni, se il personale fosse per caso distratto.

Con questa geniale costruzione si sarà aggiunta una nuova attrattiva a Merano, già favorevolmente nota per le classiche stagioni di soggiorno: primavera ed autunno; battuta da escursionisti che si recano ai monti nell'estate; frequentata anche d'inverno per il clima mite.

L'impianto congiunge inoltre la città con la bella posizione di Avelengo, a 1250 metri sul mare, finora rimasta esclusivo dominio dei pacifici montanari. Si tratta di località ricca di boschi, di prati, di acque, di rocce pittoresche, di conche adatte agli sciatori per ben 5 mesi all'anno. Sono dunque gli sports invernali che divengono possibili a 15 minuti dalla tepida Merano. L'impresa ha pensato bene di costruire un caffè come primo ritrovo e ristoro dei gitanti, ma il rapido mezzo di comunicazione spingerà anche la costruzione di alberghi, di ville, di case di cura.

E il solo tragitto sarà sempre un divertimento non comune. Pochi sono coloro che hanno già compiuto viaggi in teleferica e la maggior parte di questi ne fecero conoscenza come combattenti, sui piccoli e traballanti carrelli destinati al trasporto di merci, spesso tra la bufera e il sibilo dei proiettili, talvolta con lunghe soste a mezza via per l'arresto dell'unico motore a scoppio! Sarà ora gradevole per loro il confronto col viaggio nel comodo vagoncino e con la sicurezza di arrivare alla meta; per gli altri un inizio di preparazione ai viaggi aerei

Ing. ANGELO ALPE.

LA BADIA DI S. FRUTTUOSO

La barca muove da Recco nella fresca mattina. Siamo in otto a bordo e possiamo dividerci in quattro coppie. La prima, la più legittima, è composta da due coniugi; la seconda da due giovinette che son sorelle; la terza da due giovanetti che son compagni di scuola; la quarta coppia è formata da me e dal barcaiuolo Gelindo ed è per certo la meno omogenea di tutte, poi che io sono un marinaio di terraferma e non so leggere per nulla affatto nè l'acqua nè il cielo. Gelindo Costa, che porta molto bene sulle larghe spalle robuste ventisei anni di mare, percepisce invece a prima vista ciò che sta scritto in quelle grandi pagine spalancate davanti agli occhi dei naviganti. Meglio egli starebbe accoppiato con l'altro maschio maturo della comitiva, il cav. Ubaldo Beretta, che oltre all'essere un genovese autentico è ingegnere navale e figuriamoci un po' se se n'intende! Uomini di preclara competenza, insomma, quei due, e se mi è lecito insinuarmi fra loro e dar così forma e volume a una triade che non stoni troppo, è soltanto per il titolo del peso ch'è cospicuo in tutti e tre, alti e massicci come siamo, a segno che gli altri cinque messi insieme non arrivano a far la giusta zavorra per l'equilibrio della barca.

La competenza del barcaiuolo e dell'ingegnere s'era tanto guarnita di prudenza da porre in grave dubbio la possibilità della escursione. Avevano essi lungamente indugiato sulla spiaggia, prima di decidersi per il sì. Quei due libroni misteriosi non promettevano proprio nulla di buono. Cielo imbronciato, mare ambiguo, nella piccola baia di Recco, e laggiù, alla Punta della Chiappa che la stacca a levante, c'era a tratti un biancor di frangenti. I due, squadrato il cielo in lungo e in largo e scrutato il mare da ogni banda, s'erano consultati le cento volte interrogandosi perplessi: « Che cosa troveremo dall'altra parte? Si va? Non si va? ».

Non è un affar da poco andare a San Fruttuoso, e noi profani, che di tutto quel tira e molla avevamo una matta voglia di ridere, ci accorgemmo poi ch'esso era ben giustificato. Perchè, infine, il barcaiuolo aveva dato mano ai remi e l'ingegnere al timone, e la barca s'era messa in viaggio fidando su nient'altro che sulla buona sorte.

Ora essa fila di buon passo, la prua verso la Punta, tagliando diagonalmente il golfo. Il cielo si rischiara un poco e il mare si fa azzurro. Il timoniere lo tien d'occhio, sospettoso; il rematore, bronzeo, nodoso, atletico, volge sugli scalmi le lunghe pale con un ritmo risoluto e guarda fisso innanzi a sè, come a misurare l'avversario.

ROVINE DELLA CHIESETTA DI S. FRUTTUOSO, DOPO L'INONDAZIONE.

Dietro lo sperone che la nascondeva appare Camogli, col suo minuscolo porto, il torrione, la spiaggia e lo scenario delle sue case che fa pensare a un gran favo per quella sua fitta geometria di finestre parallele. Di sopra è il monte Esoli dominatore e a dritta il Ruta distende le verdi falde ricamate di ville; poi la groppa s'incurva e gli alberghi lussuosi di Portofino vetta stan su la sella che risale subi-

(fot. dott. C. Moldenhauer)

S. FRUTTUOSO NEL TRISTE ABBANDONO D'OGGI.

to brusca in un arcione diritto, e di lassù l'arco del monte declina sin che tocca il mare.

Dalla nostra parte noi vediamo l'enorme fianco impellicciato di conifere. Il villaggio di San Rocco è una borchia d'oro che l'azzurro campanile appunta a mezza costa sul mantellone verdastro. Basso, al margine di un lembo, si disegna un fermaglio argenteo: San Nicolò: una chiesetta, due o tre case, una bianca villa in cui un vecchio generale s'è fatto il suo quieto nido solitario che una flottiglia di paranzelle pescherecce, le vele candide spiegate al vento, sembra passando salutare.

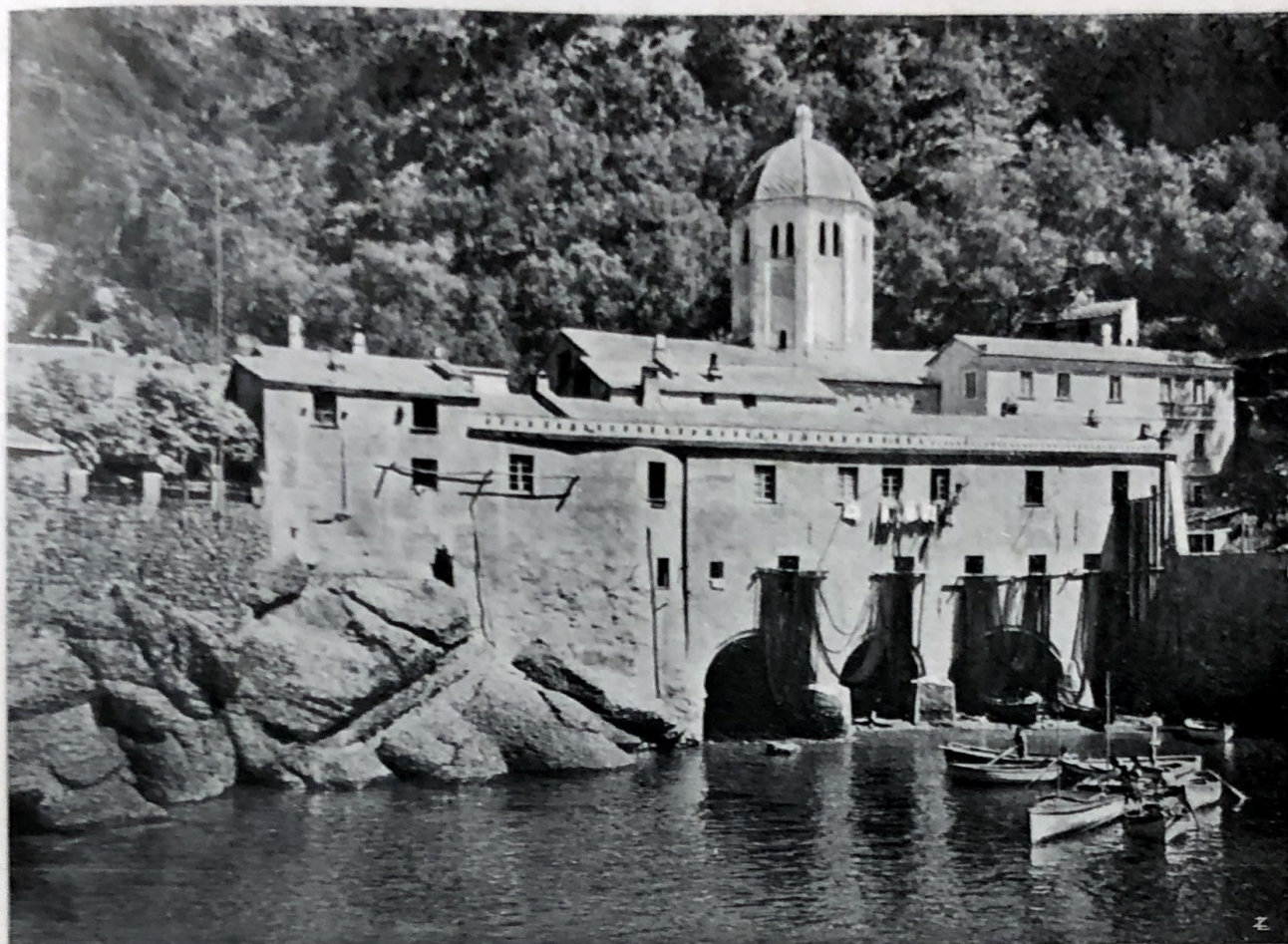
Punta Chiappa protende le sue gobbette da cammello nude e bige, tra le quali risalta col suo biancore il cippo trigonometrico. Poche case sperdute sul dosso dello scoglio che noi doppiamo cautamente. Il mare si presenta bonario anche di là dal temuto limite, e il barcaiuolo Gelindo se ne ringalluzzisce tanto da sciorinarci il distico di rito fra i marinai « zenèixi »:

> Passòu o monte de Portofin,
> Addio moggé che son fantin!

⁂

Il quadro è mutato a un tratto, come se il vecchio Ansaldo, che a Recco si ristora dell'ingegnose fatiche scaligere, avesse con le sue mani magiche squarciato un « fondale » per cambiar la scena.

Dal mare, divenuto improvvisamente colore d'indaco squamoso e cupo — mare da pescicani, avverte l'ingegnere —, s'erge diritta a piombo, altissima, la montagna, simile a una parete gigantesca, a una muraglia ciclopica salente al cielo. Un senso di vertigine ci turba se leviamo gli occhi lassù, verso il ciglio superno che i pini coronano di una frangia lieve: aureola gentile sul colosso ferrigno. Perchè questa muraglia che scoscende sul profondo mare, grigia, forte, terribile come appare, ha un non so che di metallico e la si penserebbe di ferro se qua e là non la tagliassero di netto lunghi squarci che sembrano fette tirate giù con l'ascia. La stratificazione s'incide nella massa capricciosamente, elaborata dai millenni, ma, a guardar bene, la roccia lascia scorgere una sua epidermide brulla di strane incrostazioni, come quella d'un croccante, e in quei tondini pallidi o giallognoli che fittamente la punteggiano s'indovinano i gusci fossilizzati di conchiglie marine. La storia favolosa del remoto mondo è scritta nel mistero di questi geroglifici naturali: questa *puddinga* è una pagina spalancata nel gran libro della Terra.

La parete, peraltro, non è tutta liscia spianata e non è neppur tutta tristemente grigia. S'aprono in essa piccole bocche cavernose e si stagliano gole di piccoli fiordi che ne rompono la monotonia severa, e un sorriso bizzarro dischiudono a tratti certi alberi cresciuti per prodigio a velare di verdi ciuffi la nudità della montagna. Capodimonte. Sì: questo è veramente il muso formidabile che l'altopiano allunga sul mare con una specie di sforzo sitibondo. Il mostro un giorno volle bere e rimase in quell'atto immobile per sempre. Ma che grugno possente! La nostra barca naviga da non so quanto, dinanzi alla fiera visione soggiogante, ed essa non finisce che per ricominciare. La Punta del Buco ci conduce alla Cala dell'Oro, un'ampia insena-

(*fot. G. K. Ballance, Mentone*)

S. FRUTTUOSO COME ERA FINO A POCHI ANNI OR SONO.

tura nella quale ciò che d'aureo vi s'avventura vien côlto al varco dalle guardie di Finanza che hanno la loro casetta solinga presso il mare e certo s'aguzzan la vista con le pupille più acute del Semaforo che sta su in alto per guardar più lontano. A oriente c'è un'altra sentinella diritta, ma questa, così all'impiedi, dorme da gran tempo. È la torretta quadrangolare che nell'età di mezzo il Senato genovese eresse per vegliare su San Fruttuoso contro le rapaci scorrerie dei barbareschi.

È dunque vicino il rifugio in cui, nel terzo secolo, i più fidi discepoli portarono la salma del santo vescovo di Tarragona, ch'era caduto martire sotto la persecuzione di Giuliano imperatore, e sulla tomba edificarono la chiesa intorno alla quale poi crebbe un monastero di Benedettini che i monaci abitarono sino a mezzo del XV secolo, ormai pingue dei tanti doni e sin del monte di Portofino ad esso attribuito da Adelagia, la pia sposa d'Ottone I. È vicino il sacro feudo che i Doria ebbero da Papa Giulio II, quegli che ne concesse il *jus patronato* al glorioso principe Andrea e agli eredi si trasmise il diritto di nominare i parroci di Portofino, di Nosarego, di San Giacomo, mentre dal monastero dipendevano i priorati di chiese genovesi come quella gentilizia di San Matteo, non solo, ma persino d'un castello sardo. È vicina la Badia che tanto raggio di dominio s'aperse dal suo eremo selvaggio per l'alacrità dei suoi abati, per la possanza di quei Doria il cui nome tuttora risveglia epici echi in Liguria e ricordi gloriosi da un capo all'altro del Mediterraneo.

⁂

Doppiata la Punta Torretta, ecco la visione del minuscolo golfo che la Punta Carèga delimita ad oriente. I due speroni la chiudono e la proteggono di valida guardia, questa insenatura piena di grazia in cui la montagna sembra essersi accartocciata in una piccola cappa, in una piega capricciosa e leggiadra, per comporre una nobile cornice al paesino germogliato d'incanto sulla breve riva. Tra il rigoglio della vegetazione che riveste i

L'IMMAGINE DI S. FRUTTUOSO.

fianchi della conca, San Fruttuoso biancheggia squisito come il cammeo d'uno smeraldo, ed è verde il monte com'è verde il mare, tutto percorso da brividi cangianti. Un senso di dolce stupore ci prende allo spettacolo inatteso. È veramente una bella bocca che sorride, qui, tra il grifagno cipiglio che ci aveva tenuti sinora nell'incubo d'una minaccia torva, e l'animo riposa volentieri nel respiro di pace che si effonde dalla pittoresca visione.

Il paesino, ad esser precisi, aggruppa le sue cinque o sei casupole da pescatori in una calanchetta che s'insinua a levante, dominata dalla palazzina-caserma della Finanza. Il centro della conca è ancora dominio della vecchia Badia che v'impera col suo tetto bigio e con la cupoletta candida. La nascondono un poco la canonica, l'osteria e una casaccia che le si schierano davanti, ma non c'è verso: il campanile, pur tozzo com'è, ne scappa fuori e occhieggia d'alto in basso con le sue feritoie sottili. E poi c'è lì accosto, erto e forte, un gigante ch'è stretto parente della chiesa: la torre che Andrea Doria le piantò a guardia e custodia, che fregiò del suo stemma, che munì dei suoi cannoni.

Andiamo un po' a vedere.

Attracchiamo la barca a uno spigolo di molo rudimentale, e via traverso la spiaggetta ove quattro o cinque barche verdi s'asciugano al sole. Non c'è nessuno in giro, tranne qualche ragazzo e alcune gallinelle che saltabeccano tra i sassi e la sabbia. Il paese sembra deserto, in questa frazioncina camogliese a cui l'ultimo censimento ha assegnato la spettacolosa popolazione di 102 abitanti: quasi tutti pescatori che se ne stanno umili e quieti nel loro guscio a terra, sul loro guscio in mare, e il prete di San Nicolò scavalca il monte la domenica per venire a dir la messa, e quando qualcuno muore — pare impossibile, in questo lembo di paradiso, ma talvolta succede! — lo caricano in una barca e lo portano a Camogli perchè qui — serena filosofia della vita e della morte — non c'è nemmeno il camposanto.

Passiamo sotto gli archi doppi della casaccia rustica che fronteggia il mare. Là dietro, in un bivio diruto, si può assaporare, col tramite d'una mescola bucata, la fresca acqua sorgiva che scaturisce da una polla del monte. Piegando a dritta c'inerpichiamo verso la torre. Oh no, essa non ha proprio più nulla di guerriero. Quadrangolare, grossa, chiusa da cima a fondo, salvo le finestre sui varî piani, ha preso la fisionomia bonaria di una casa un pochino alta e un tantino stravagante; ma niente più. S'è pur messo un coperchio di cinerea lavagna sopra i merli, un coperchio appuntito, con gli spioventi, come un tetto qualunque, e — ironia della sorte — dai buchi della merlatura profanata si sprigiona e vaga azzurrognolo per l'aere limpido un fumo che non ha assolutamente nulla di epico, poichè non è lo sparo di una colubrina che lo caccia fuori: è il fuoco della cucina.

Ma sì: la vecchia torre dei Doria è diventata in alto una discreta abitazione modernoborghese, e giù s'è allogata la scuola elementare pei fanciulli del borgo. La fortezza è scomparsa, son spariti i cannoni e non c'è più nemmeno un certo sarcofago romano che stava un tempo a pie' della torre e adesso è in salvo altrove col suo prezioso bassorilievo. Ne avevano fatto un abbeveratoio e un lavatoio, i posteri irriverenti: quelli che, del resto, non ebbero scrupolo di deturpare la veneranda Badia, non solo ricoprendone di calce i bianchi marmi che Andrea Doria aveva restaurati nel 1529, ma invadendone le adiacenze, sacre alla religione, alla storia e al-

l'arte, e aiutando la natura a infierire e ad aggravare, con l'abbandono e l'incuria, la rovina di questo raro e glorioso retaggio millenario.

⁂

Retrocediamo al bivio della sorgente montanina che fluisce al margine di un quadro desolato: l'antica chiesa romanica squarciata, mùtila e cadente. Essa è al vertice di un imbuto altissimo che apre la gola verso il cielo: un valloncello orrido e precipite, ai cui piedi, or son quindici secoli, s'appollaiò l'eremo di S. Fruttuoso. Un sito stupendo di melanconica poesia; ma pericoloso. Sotto l'avancorpo del tempio passa il letto roccioso del torrente che ha la sua vita naturale nella fessura ripida e profonda del monte: parte di lassù, dall'orlo che ha il nome caratteristico di Pietre Strette, e per un pauroso cammino di cinquecento metri — che un sentiero proveniente dal Semaforo di Portofino attraversa a rompicollo — discende al mare. Il torrentello al presente è asciutto, ma quando si gonfia sono guai.

(fot. Alinari, Firenze)

IL CHIOSTRO DELLA BADIA DI S. FRUTTUOSO.

Si gonfiò terribilmente nove anni fa, il 25 settembre del 1915, per un nubifragio che imperversò da Recco a Rapallo e là volle undici vittime, quattro a Santa Margherita, tre a Camogli. A San Fruttuoso nessun morto, ma l'alluvione, giù per l'imbuto, premette al fondo, fece spaccare il passaggio della chiesa, e di questa, nel sùbito crollo, travolse la facciata insieme con qualche casupola che le sorgeva a fianco.

Povera vecchia chiesa, che disastro! È lì tuttora con la sua gran ferita scoperta e fa pena a vederla, così decrepita com'è. Hanno ricostruito il ponticello, hanno rifatto la scaletta d'accesso, han chiuso la navata con un enorme assito di legno grezzo in cui s'apre la porta: tamponi per tappare il marcio, non certo per risanar l'inferma ch'è tutta una cancrena e non si sa bene come stia ancora in piedi. Ciò che ha perduto è poca cosa in confronto di ciò che può perdere in un avvenire imprecisabile che ogni scossa può maturare da un momento all'altro. Basta entrare per veder la minaccia che incombe sullo sciagurato edificio. Scomparso l'avancorpo, ci si trova subito nel centro della navata, sotto la cupola della torretta, ed è stupefacente osservare come questa, insieme al tetto della chiesa, si sorregga su quattro pilastri che nel salire dalla base divergono sempre più, per modo che un altro po' che si pieghino, addio cupola e tetto, e chi ci si trovasse sotto, così come siamo adesso noi col naso in aria, ci resterebbe in trappola.

Io non sono un architetto e neppure un capomastro e può essere magari che non ne capisca un'acca di questo prodigioso equilibrio e che i miei dubbî faccian ridere di gusto chi se ne intende, ma insomma, a guardar quei pilastri penduli come braccia tese, bensì, ma che s'allargano, s'allargano, s'allargano, e quelle crepe lassù, mi vien da pensare che non debba esser piacevole ascoltar la messa che il prete di San Nicolò celebra sull'altar maggiore, il quale è poi un modesto altare eretto nell'abside contigua.

LA BAIA DI S. FRUTTUOSO.

ha fatto la sua casa e il suo magazzino.

Brava gente alla buona, che non sa nulla di nulla, innocente come l'acqua sorgiva che zampilla fuori, e che non pensa di far male alcuno a profittar del posto e dell'abbandono in cui è lasciato. Una donnona grassa, placida e ignara, piglia le chiavi e ci accompagna a un cancelletto rugginoso che s'apre da un lato del chiostrino, ma appena ha aperto ella preferisce tornare ai suoi polli ed è con la guida d'una bimbetta scalza, e soprattutto della sua candela, che noi penetriamo, curiosi e un po' commossi, nel sepolcreto dei Doria.

No, piacevole non dev'essere, con quella tal tegola proprio a piombo sul capo; e neppure vien voglia di trattenersi troppo a occhieggiare intorno le nude nicchie e l'altarino laterale di questa che sembra un'umile chiesetta campagnuola e niente più, così bianca di calce e spoglia d'arredi; ed è meglio davvero uscirne alla lesta, fin che ci assiste dall'alto l'equilibrio che vorrei chiamare il miracolo di San Fruttuoso.

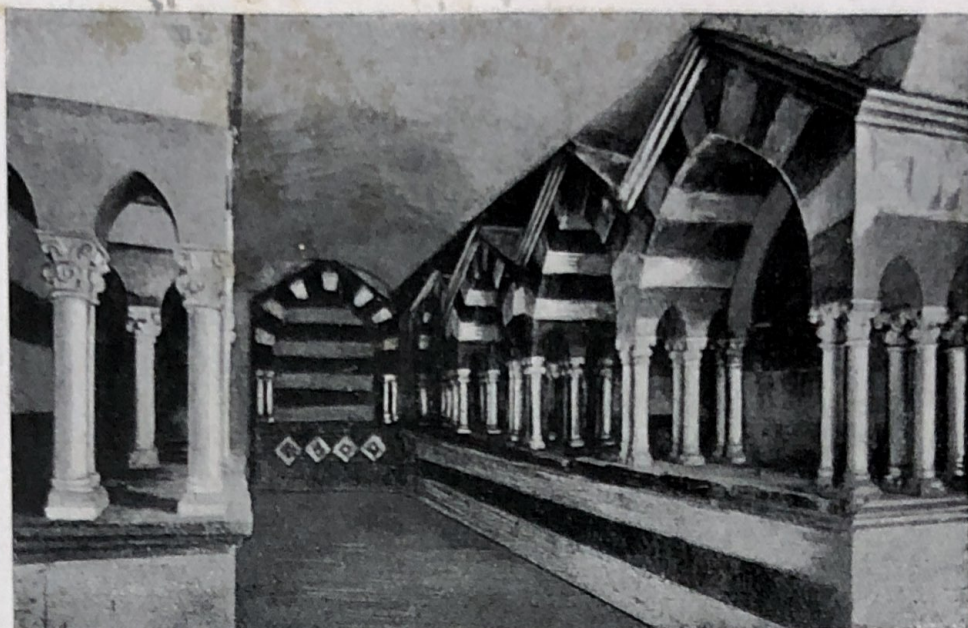
Bimbi e galline razzolano attorno al tempio agonizzante, come in attesa di razzolare sulle sue macerie, il dì della rovina definitiva che non può essere molto lontana. Addio, monumento nazionale. Ci pensa il Governo? Ci pensano i signori Doria-Pamphily, eredi dell'antichissima Abbazia? Io per me non ne dubito nemmeno, e son pur certo che si vorrà pensare a molt'altre cose di quest'eremo illustre, il quale non si compendia tutto nella chiesa.

C'è una scaletta, di fianco, che conduce alla canonica vuota e al convento da cui furono sloggiati i monaci di Francia che vi si erano insediati nel 1878 e per diciotto mesi vi tennero una lor colonia non precisamente modello. Ma se quel vuoto è triste, non rallegra davvero l'eccessivo « pieno » ch'è venuto a colmare il piccolo chiostro e i locali che gli fanno corona. La loggia è ingombra di reti e di remi, di barili d'acciughe e d'altre olezzanti meraviglie adunate fra gli archi e le colonne — ce n'è una scannellata a spirale, graziosissima — dalla famiglia di pescatori che ha in custodia il venerando cenobio e ne

⁂

Dormono qui taluni della storica casata genovese, quella che il Fannucci chiamò « la famiglia dei prodi sul mare » : prodi, per lo più, contro i fratelli dell'allora disunita e seco stessa tenzonante Italia.

Il tempo fosco dei guelfi e dei ghibellini, il travagliato tempo di Dante. Ghibellini i Doria con gli Spinola, guelfi i Grimaldi con i Fieschi: due di qua, due di là, sprizzava fiamme e sangue l'inimicizia delle quattro casate più cospicue e più forti; ma l'odio nel dividerle non vinceva di tanto l'amore nell'appaiarle che talora non si combattessero particolarmente fra loro, se visse in quel periodo feroce un Barnaba Doria che Opizzo Spinola, pur ghibellino com'era, imprigionò per restar solo a signoreggiar su Genova; talchè Barnaba, riuscito a fuggire, mosse con tutti i Doria contro gli Spinola e li vinse. V'erano bensì, fra i tanti Doria guerrieri del terribile dugento, i Doria pacifici sognatori, come il rinomato trovador Simone, il filosofo e poeta Percivalle, e quel Tedesio di cui, salpato ch'egli fu verso le Indie, Giovanni Orth del XIII secolo, non si seppe nulla mai più. D'altra tempra sono i Doria raccolti a San Fruttuoso, tutti morti nel volgere d'un trentennio che va dal 1275

al 1305: son quelli che fecero gloriosa la Repubblica con il consiglio e con l'armi. Poi sopraggiunsero i più turbolenti e il dissidio e il prepotere delle quattro grandi famiglie concittadine giunsero a tale che nel 1339 tutte insieme vennero mandate fuor dei confini. Durò l'esilio un par di secoli e chi seppe restaurare la potenza dei Doria fu il sommo ammiraglio Andrea. Un altro restauro egli condusse a termine: quello della Badia di San Fruttuoso, rafforzata allora e difesa dalla torre, e certo fu lui, signore del luogo, a farne una Superga trasportando e adunando nel pittoresco e sicuro sepolcreto i resti de' suoi più illustri predecessori, fors'anco per potersene poi stare a miglior agio nella urbana cappella gentilizia di S. Matteo.

LE TOMBE DEI DORIA NEI SOTTERRANEI DELLA BADIA.

Nella cripta, larga, bassa e profonda, le urne sono otto, ma vi si contano soltanto sei tombe veramente complete, le quali compongono un sepolcreto che nel suo genere è l'unico rimastoci dell'età medioevale. La scena, nella scarsa luce penetrante dalle due arcate del chiostro e al fioco lume della tremula candela, è teatralmente suggestiva. Le tombe, di stile lombardo, sono caratterizzate da larghe fasce bianco-nere, tinte particolari di Genova ove furono privilegio dell'antico Comune e delle sue quattro storiche famiglie patrizie e son tuttora visibili nella Superba sul tempio di San Matteo e su altri edifici, ma anche oggidì si usano volentieri nella città e in Riviera. Hanno, del resto, un forte tono funerario — a Milano le vediamo profuse tipicamente nel Cimitero Monumentale — e sono adunque al loro posto in questa camera di morte.

Tutt'intorno, per tre pareti della cripta, corre un alto zoccolo massiccio che racchiude, io penso, la successione degli avelli, ed è pur la base da cui s'eleva la parte decorativa delle tombe, ognuna distinta da un arco a sesto acuto — coperto da un tetto a due spioventi che giunge a toccar la vôlta del sepolcreto — sorretto da sei coppie di marmoree colonnine bianche. Quattro tombe, consecutive per modo d'aver comuni le colonnine intermedie, stanno schierate contro la parete destra, un'altra sorge isolata contro la parete di fondo; la sesta, anch'essa isolata col suo arco solitario, è in capo alla parete sinistra, verso la luce.

È questa che ha la data più bassa e perciò più vecchia. Fu forse la prima a trovar posto qua dentro e noi per prima la studiamo.

Ha la sua lapidina sul fianco, ed è del primo dicembre 1275 e custodisce le spoglie (se ci sono ancora) di Giacomo Maggiore Doria, il figlio di Pietro e fratello di Lamba (che vinse i veneti a Curzola portandone prigioniero a Genova l'ammiraglio Dandolo e il giovane Marco Polo), di Nicolò, espugnatore dei Dardanelli, e di Oberto, trionfatore alla Meloria. Tutto questo la breve lapide non lo dice, ma a noi lo suggerisce la storia e lo ricorda Pietro Perelli con una sua fresca e diligente monografia. Sappiamo perciò che Giacomo Doria, tre anni innanzi la sua morte, era andato a Tunisi a comporre la pace ed era stato anche ambasciatore alla Corte di Andronico Paleologo II, imperatore greco; ma l'opera sua più insigne, letterato ed erudito com'era, fu quella che gli valse il titolo di ultimo, in ordine di tempo, degli annalisti genovesi, poichè, con altri tre saggi suoi pari, proseguì gli annali iniziati da Caffaro nel 1100.

Molto più diffusa e importante è la lapide della tomba di fronte, ch'è poi la prima a

(fot. dr. C. Moldenhauer)

S. FRUTTUOSO - GLI ARCHI SUL MARE.

man dritta, e dal 17 gennaio 1276 contiene i resti di Nicolò Doria « che Genova rimpiange quale patrono prudentissimo, nobile di costumi quanto i suoi antenati », ecc. ecc. Questo Nicolò, figlio del trovador Simone e fratello di Giacomo, di Lamba e di Oberto, fu tra i più valenti capitani del suo secolo. Nel 1265, insieme a Guido Spinola, resse con somma perizia il supremo Governo della Repubblica, poi fu più volte console, fu ambasciatore a Barcellona; nel 1274 pose in fuga dalla Liguria le truppe di Carlo d'Angiò, e finalmente suggellò la sua carriera mortale espugnando i Dardanelli, impresa che, anche in quel tempo, non doveva esser da poco.

Nella tomba accanto riposa dal 1290 suo figlio Babilano che l'epigrafe apostrofa con una specie di bizzarro sarcasmo: « O Babilano, ora stai chiuso in piccola urna, tu che un giorno risplendesti per acume e loquela, per valor militare e civile! ». Fu infatti vicario del Comune di Genova; nel 1270 pacificò Ventimiglia; nel 1286 fu ambasciatore presso Carlo re di Napoli e presso il Papa, ed ebbe molt'altre onorevoli missioni.

Sulla terza tomba non vedo scritto niente. In compenso la quarta (ch'e pure del 1290 ed è l'ultima di questa fila) ne ha per tre: un padre e due suoi figliuoli. Il padre è Ansaldo Doria che combattè contro i veneziani, contro i mori di Spagna e contro quelli di Cartagine ove, nella crociata di Luigi IX, debellò il castello; fu quattro volte console e fu ambasciatore alla Corte del re Guglielmo di Sicilia. Suo figlio Lucchetto nel 1289 fu vicario generale della Repubblica genovese in Corsica e domò l'isola combattendo per terra e per mare. Maggior fama lasciò l'altro figlio, Oberto, glorioso ammiraglio della Repubblica contro i veneziani e i pisani ed altresì contro i guelfi che cacciò da Genova e da Spezia, dopo aver stabilito in patria la concordia e l'ordine quale capitano del Comune e del popolo. Tutto questo accadde tra il 1270 e il '73, ma egli, ch'era già stato vincitor sul mare a La Canea, scrisse poi, nel 1284, la sua pagina più fiera e raccolse il più alto plauso sbaragliando nelle acque della Meloria i pisani, sedicimila dei quali trasse prigionieri, così che ne venne il motto: chi vuol veder Pisa vada a Genova!

Al fondo, in un sepolcro che rosoni e sculture fanno più degli altri fastoso e che ha la data del 22 settembre 1305, dorme, con la moglie e gli eredi, Egidio Doria, egli pure combattente della Meloria e a sua volta ammiraglio delle galee genovesi, con le quali a Barcellona vinse i catalani catturandone il capo, mentre per via di terra seppe liberar d'assalto i ghibellini di Savona dall'assedio dei guelfi.

Un'altra tomba, la sesta ed ultima, sta accanto alla prima (quella di Giacomo) ed è sprovvista d'arco per cui la lapide è murata sul fronte dell'avello. È la tomba senza data d'un altro figlio di Nicolò che vi è chiuso con la moglie e gli eredi: Guglielmo Doria, pur combattente della Meloria e poi ammiraglio e guerriero valoroso che ancora nel 1292 vinceva pisani e aragonesi nelle acque di Sardegna.

In un angolo, fra tante lapidi di baldi principi, s'è insinuata quella d'una popolana eroica: Maria Avegno, sposa e madre, la quale, il 24 aprile 1855, generosamente accorsa con una barca verso un bastimento in fiamme che cercava salvezza nella baia — il *Croesus*, na-

vigante con truppe piemontesi per la Crimea —, affondò con l'affondar del bastimento, la cui carcassa, nei giorni sereni e calmi, è tuttora visibile nel mare. La lapide, murata sulla casetta dell'eroina, ne fu insieme travolta dall'alluvione del 1915, e allora la misero nella cripta. Anche qui, per quel flagello, si rovesciarono le acque e il sepolcreto ne fu colmo sin presso la vôlta così che il segno v'è rimasto, e le tombe, percosse e scoperchiate, n'ebbero grave danno. Al restauro attesero scalpellini fatti venir da Genova e le tombe tornarono a posto; e poichè da gran tempo il sacro recinto dava rifugio a galline e gatti e topi e altre bestie d'ogni sorta, si guarnì di lamiera il cancelletto e si munirono gli archi claustrali d'inferriata e di grata; ma questa, sia furia d'animali, sia vandalismo d'uomini, è ormai rotta in parte e divelta, ed io penso al destino dei dieci Doria che qui si vollero circondati d'un rispetto e d'una pace che non poterono trovare.

⁂

Ci penso con tristezza e non senza sdegno, mentre la bimbetta scalza spegne la sua candela e noi risaliamo passando alla *Osteria Unica* ch'è un'altra curiosità del sito. È rustica come di più non si potrebbe desiderare: vecchissima, sgangherata, buffa, con le sue grondaie attraverso la facciata e un'aria di me ne impipo che consola. Ma ha una terrazzina con l'ombra verde e fiorita d'una pergola, le fanno sfondo alcune palme dritte con il loro pennacchio sul pendìo, e dentro ci son cinque o sei camere da letto abbaglianti del candor di calce, come celle conventuali, e c'è una gran cucina luccicante di rami in cui certe vecchiette linde e certe giovani fiorenti apprestano le « lasagne col pesto », specialità del luogo.

Tutto questo attira le comitive in escursione e magari le trattiene felici nella fresca semplicità del romitaggio. Aria buona, panorama superbo, vitto e alloggio, signori si fa pensione!

E i pellegrini accorrono d'ogni parte: dall'estero soprattutto. Ce n'è appunto un gruppo che ci sta da qualche settimana: sei norvegesi biondi e rosei, non sazî dei loro fiordi nè di queste lasagne. Son già a tavola, sulla terrazza ombrosa, e mangiano allegri a piene ganasce. No, essi certo non pensano alla Badia millenaria che va in rovina, nè al sepol-

(*fot. dr. C. Moldenhauer*)

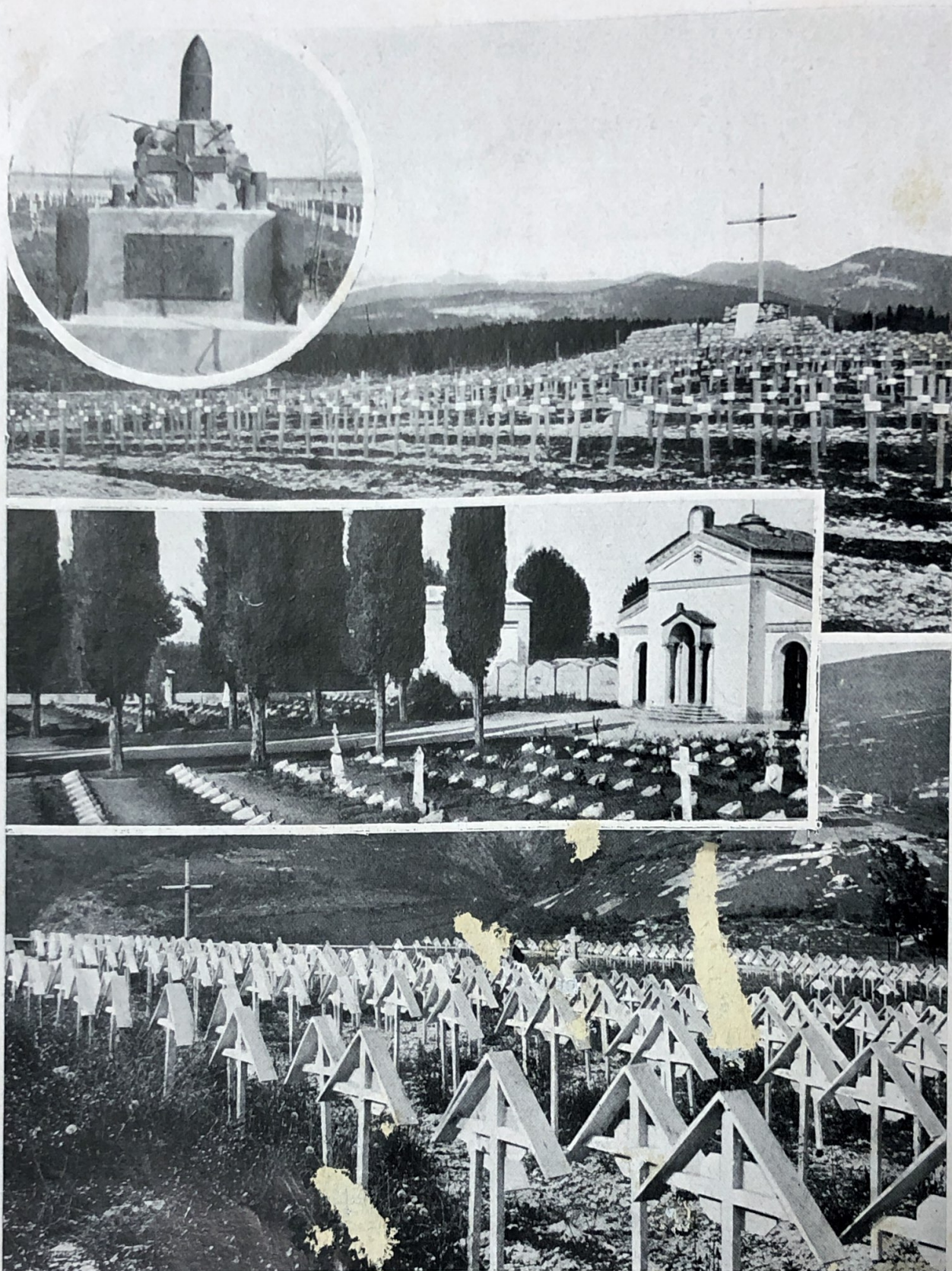
S. FRUTTUOSO - RETI AL SOLE.

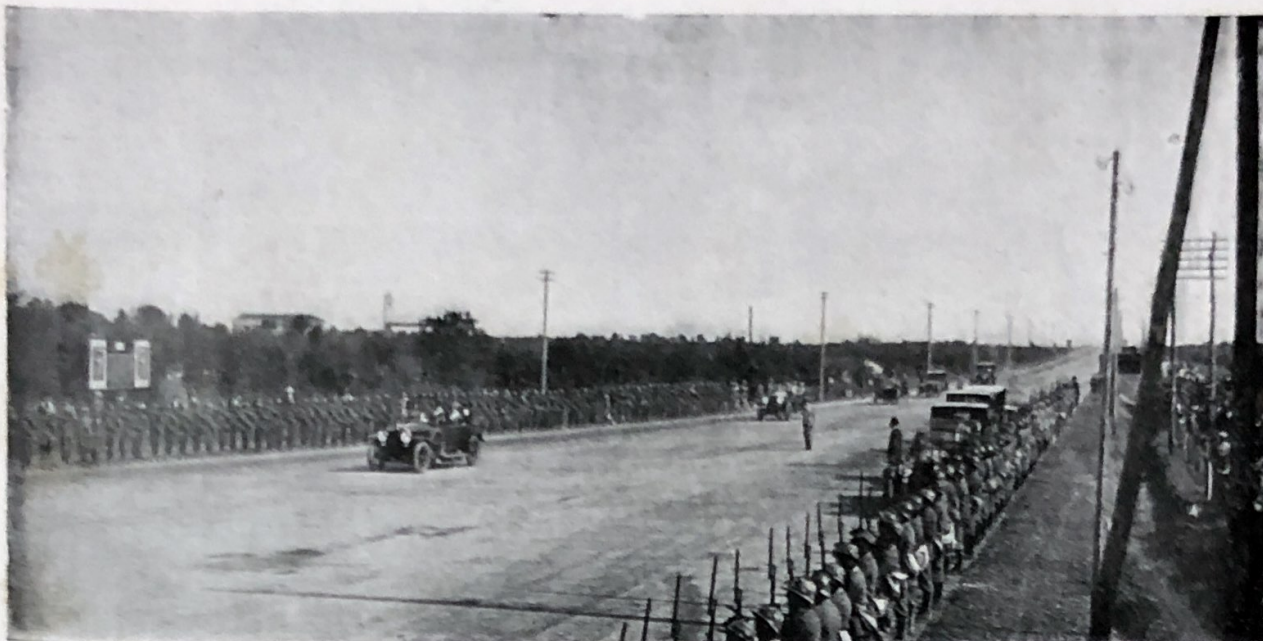
creto patrizio che rischia di tenerle dietro; quel sepolcreto che, a parte i nomi universalmente sonori dei morti, se ne avessero uno simile a casa loro chi sa che saghe squisite e che devoto e geloso amore, cari poeti di Scandinavia!

⁂

La traversata del ritorno non è una cosa da ridere. Il mare ha mutato ciera e modi. Un muso, una grinta, una furia! Il timonier Beretta abbozza una smorfia; il rematore Gelindo, serio, accigliato, con delle stille di sudor freddo in fronte, stende i muscoli a tutta forza e ce ne vuole per toccar la mèta. Le onde grosse fanno barriera intorno alla montagna.

Quei bravi Doria l'han scelta bene la loro nicchia per dormir tranquilli, al riparo dai corsari e dai curiosi. Vogliono star soli e quieti, prodi guerrieri stanchi, e ciò mi par tanto giusto, ora che sono andato a importunarli anch'io....

ULDERICO TEGANI.

Nel mese dei morti il pensiero dei superstiti va ai lontani Cimiteri che raccolgono i Martiri della nostra grande guerra. Offriamo alla commossa ammirazione dei lettori alcune visioni di quei Cimiteri di guerra che furono superbamente riordinati dalla pietosa opera della Commissione Onoranze Caduti Guerra. *In alto:* il monumento alla medaglia d'oro tenente Pelas nel Cimitero di Caposile e l'ampia distesa di croci del Cimitero « Medaglia d'oro tenente Stasi » a Marcesina; *al centro:* il Cimitero di guerra « maggiore Cazzaro » a Castelfranco Veneto; *in basso:* il Cimitero « caporale Roberto Sarfatti » a Stoccareddo.

———

LA MACCHINA DI S. M. IL RE SI LANCIA SULL'AUTOSTRADA.

Le Autostrade Milano-Laghi inaugurate dal Re

Il 21 dello scorso settembre segna una data fausta per la storia dell'automobilismo: il Re inaugurava in quel giorno la prima Autostrada, la Milano-Varese, asta principale della rete Milano-Laghi, con gesto altamente significativo pel riconoscimento dell'importanza di questa grandiosa impresa e della benemerenza di quanti vi diedero contributo di fede, di audacia, di ingegno, di lavoro.

Semplice la cerimonia. Al bivio di Lainate, ove dall'arteria principale della rete Milano-Laghi si diparte la diramazione per Como, era stata eretta la tribuna reale, fronteggiante un vago improvvisato giardino. Una folla d'invitati vi giunse prima del corteo reale, trasportata dalla prima ondata di automobili che abbia invasa la rete delle Autostrade. Automobilisti d'ogni ceto ed in ogni acconciatura; macchine di tutte le marche e di tutte le gradazioni di potenza. La nuova e la vecchia aristocrazia del motore, la mondanità, lo sport, l'industria, il mondo ufficiale a stretto e cordiale contatto, sotto la suggestione d'una tra le più potenti forze d'assimilazione che la vita moderna si abbia rivelata: la comune passione per l'automobile, il *motoring* — come dicono inglesi ed americani.

Le macchine venivano mandate a sostare lungo la diramazione per Como, gl'invitati prendevano posto nella capace tribuna. Quale eletta di nomi da fissare sul taccuino pel giornalista mondano, sportivo o politico! Noi non ne fisseremo qui alcuno, perchè la solennità assume una significazione tanto più grande quanto più prescinde dalle circostanze contingenti per assurgere al simbolo.

Ed ecco il corteo reale. In testa l'automobile recante il Re, pilotata dall'ing. Piero Puricelli in nero con tanto di tuba. Sul margine del giardino, si fanno incontro al Sovrano i dirigenti delle Autostrade ed il Presidente del Touring Club. Il Re sale speditamente alla tribuna, ed in piedi ascolta i discorsi d'occasione, caratteristicamente rapidi e densi. Nella fronte spianata, nell'occhio vivido e saettante, il Re manifesta una profonda e commossa gioia. Sente la vita vissuta dal suo popolo, le ansie, le speranze, gli sforzi tenaci, le volontà indomabili che si riassumono nel trionfo di oggi. E col suo popolo augura e vuole.

Stringe le mani, e poi si avvia all'automobile che lo attende pel rito. Un nastro tricolore chiude simbolicamente l'Autostrada per Varese, in attesa dell'ufficiale apertura. La automobile reale passa oltre spezzando il nastro, e dietro a quella, dietro alle automobili del corteo reale, si lanciano con mal

trattenuta foga le centinaia di automobili degli invitati, formando il più pittoresco e rumoroso e gaio corteo che si possa immaginare e forse mai più ammirare....

Lasciamo che la fantastica cavalcata si sfoghi lungo i trentasette chilometri che corrono tra Lainate e Varese; chè la cerimonia è per noi finita, e giova fissarne il significato mentre le impressioni sono vive.

Questa prima rete d'Autostrade ebbe veramente sorti singolarmente propizie per quanto riguarda l'interessamento dello Stato e del mondo ufficiale. Il Presidente del Consiglio on. Mussolini dava a Lainate il primo simbolico colpo di piccone il 26 marzo 1923, ma parecchi bei colpi aveva dati prima a Roma nella dura crosta delle consuetudini burocratiche, imponendo ed ottenendo una celerità di procedura, una emancipazione dai sacri *precedenti*, una novità e larghezza di vedute per tutto quanto riguardava gli atti della concessione da parte dello Stato ai promotori delle Autostrade, che in circostanze normali sarebbe stato follia sperare. Il Ministro dei Lavori Pubblici on. Carnazza seguiva poi col più vivo e cordiale interessamento le vicende dell'opera, mentre il suo successore on. Sarrocchi interveniva all'inaugurazione per riaffermare la fiducia del Governo nell'avvenire delle autostrade e la promessa del suo interessamento.

Il Re infine con la sua presenza e con l'augusta parola esprimeva ai benemeriti dell'iniziativa e dell'esecuzione il più alto e solenne plauso che questi mai potessero ambire. Vi è quindi ragione di segnare *albo lapillo* tutte le belle case cantoniere, che fiancheggiano le Autostrade.

Ora vogliamo noi sperare che tanto felici auspici siano d'efficacia continuativa, che questa breve prima rete d'ottantacinque chilometri non sia da considerarsi come chiusa in se stessa, ma possa quasi immaginarsi come un organismo vivo, che domani metterà propaggini, e stenderà nuove braccia per allacciare a sè nuovi grandi centri? Pensiamo che così sarà se la fiducia dei pubblici poteri, dell'industria, del capitale privato si stringerà attorno a questa nuovissima risorsa per l'economia del Paese.

Si comprende quindi l'importanza che avrà per l'avvenire delle Autostrade l'esito dell'esercizio della rete Milano-Laghi, verso la quale converge ora la più viva attenzione non solo nostra ma pure degli stranieri. Noi confidiamo che lo stesso prudente ardimento, lo stesso occhio lungimirante, che hanno finora guidata l'iniziativa condotta felicemente quasi a termine, ne guideranno altrettanto felicemente la quotidiana esplicazione.

È stato appunto pubblicato recentemente il Regolamento per l'esercizio della rete Milano-Laghi, con relative tariffe, che sembra davvero ben concepito. In altra parte della *Rivista* regolamento e tariffe sono largamente riassunti. Vogliamo qui esprimere la soddisfazione di veder proibito lo scappamento libero, colpiti di forti multe i contravventori alle norme della circolazione, limitata la velocità degli autocarri. È fatta salva la facoltà di limitare anche la velocità delle automobili, facoltà di cui per ora la Società concessionaria non si vale, contentandosi di prescrivere: « che in ogni momento il conducente deve essere padrone della velocità del suo veicolo, così da regolarlo in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ». Conviene augurarsi che gli automobilisti sappiano regolarsi in modo da non costringere la Società concessionaria a valersi di quella facoltà limitatrice. Senza dubbio la possibilità di ottenere dalla propria automobile la massima velocità possibile sarà una delle grandi attrattive per gli utenti delle Autostrade; ma non v'è strada tanto larga, tanto libera e tanto ben pavimentata che valga a salvare da fatali incidenti gli automobilisti storditi o maldestri, nè vi è regolamento di circolazione che possa rendere costoro innocui per il prossimo. Sarebbe forse stato provvido un articolo di regolamento che autorizzasse la Società concessionaria a non più concedere il passaggio sulle Autostrade a chiunque abbia già dato luogo ad incidenti colposi di circolazione o sia incappato ripetutamente in multa per infrazione alle norme della circolazione.

Ed ora avanti! Con 15 lire per una vetturetta, con 25 lire per una otto cilindri è aperta a tutti la gioia completa dell'automobilismo. Chi non vorrà saggiarla? Chi non conta almeno un automobilista nella cerchia delle sue amicizie?

La Direzione del Touring.

(fot. Malusà)

I PARTECIPANTI AD UN TURNO DEL CAMPEGGIO NELLE GROTTE DI POSTUMIA.

IL CAMPEGGIO DI POSTUMIA

(fot. Mongini, Bombay)

I CAMPEGGIATORI SULLA VETTA DEL MONTE MAGGIORE.

Il successo.

L'ARTE del disegno si dovrebbe conoscere; e aver il dono di tracciare rapidamente delle caricature. Vorrei fare in tal caso due serie di pupazzetti. Una rappresenterebbe l'impressione che fece dapprincipio la lettura dell'appello lanciato dal Touring per il nuovo genere di campeggio: facce lunghe, incredule, dubbiose, magari di buoni meneghini più o meno alpinisti, con la classica nuvola uscente dalle labbra, in cui ci starebbe la frase: *El campegg in di grott?!* Di fronte a questi una seconda serie rappresenterebbe i reduci dal campeggio: facce tonde, ilari, sorridenti, sodisfatte, con le parole: *L'era minga stüpid!*

Infatti, se da principio si erano avuti dei sorrisi d'incredulità e persino delle proteste da parte di qualche baldo scalatore di rocce che vedeva con rammarico interrompersi la serie dei campeggi in alta montagna, il fioccare delle iscrizioni (tante che un gran numero dovettero essere respinte per mancanza di posti!) dimostrò ben tosto come la Direzione avesse colpito nel segno: iscrizioni al completo molto tempo prima del termine ultimo fissato. E a giudicare da quanto fu stampato nei giornali e dal centinaio di lettere che è arrivato al Touring da parte dei campeggiatori, tutte intonate ad un'espressione di viva gratitudine e di ammirazione, tali da costituire un plebiscito di unanime consentimento, dobbiam ben dire con soddisfazione che l'opera nostra non fu vana e che,

(da una fotografia inedita dell'illustre briologo prof. Antonio Ivancich, membro della Comm. Grotte della S.A.G.)
NEGLI ABISSI DI S. CANZIANO: LA GRANDE VORAGINE DALLA VEDETTA JOLANDA.

se la preparazione richiese qualche fatica, fu fatica spesa bene. Da notare che la comitiva era composta dei più svariati elementi, di persone, in ogni caso, il cui giudizio è di

(da una fotografia inedita dell'illustre briologo prof. Antonio Ivancich, membro della Comm. Grotte della S.A.G.)
NEGLI ABISSI DI S. CANZIANO: SBOCCO DELLA CAVERNA MICHELANGELO.

non poco peso: due generali, due deputati, vari giornalisti e grandi industriali, medici, avvocati e alti funzionari dello Stato. Dei lusinghieri giudizi di queste eminenti persone

si è venuto arricchendo l'archivio del Touring: ed è questo il nostro premio più ambito.

Il tempo.

Non è possibile dare qui la cronaca di tutti e tre i turni del Campeggio, tanto più che in ogni turno fu svolto il medesimo programma.

E fu svolto da capo a fondo, per tre volte, con l'aiuto del cielo che, pur essendo quasi sempre imbronciato e pur distribuendo in tutta Europa cicloni e temporali e nubifragi, fu per noi clemente e benigno. Era un tempo, come chi dicesse, allegretto... ma non troppo: due spruzzi ce li volle dare, e furono un battesimo diluviano all'arrivo del primo scaglione e una discreta inaffiata per il secondo il giorno che andammo a San Canziano. Poi, minaccia continua, acqua niente.

Alpinismo e grotte.

E le ascensioni alpine? Riuscite ottimamente, con certe invidiabili file indiane sia al Monte Re che al Monte Maggiore, e con certe visioni di panorami più invidiabili ancora. Cioè, siamo giusti: il terzo scaglione non fu fortunato come gli altri due; si trovò sulla vetta di tutti e due i monti in una caligine di nuvole e di nebbia tale da compromettere la fama del Monte Re e del Monte Maggiore. Qualche impenitente freddurista la chiamò una *sonata in Re Maggiore*.

E le grotte? Basti dirne che tutti erano concordi nell'esclamare che nè le descrizioni nè le fotografie possono dar un'idea di quello che le grotte sono in realtà. Credo che ciò dipenda dal fatto che non esistono termini di paragone essendo le grotte di Postumia uniche al mondo: chi descrive ricorre ad imagini, a confronti con cose note; si può descrivere un palazzo per chi ha già visto dei palazzi. Descrivere le grotte a chi non le ha mai viste è quasi come chi volesse far vedere un fiore ad un cieco-nato. Quello che manca in tutte le descrizioni ed anche nelle fotografie è la prospettiva, l'idea delle distanze e la suggestione creata da un insieme di ombre e luci, di silenzio e voci che rimbombano stranamente sotto le vôlte, di correnti d'aria e di umidità prodotta dall'incessante stillicidio; la suggestione che produce il pensiero di trovarsi a diecine, a centinaia di metri sotto il suolo, per ore e ore di cammino, in un paesaggio che non ha l'eguale per stranezza di forme, per bizzarria di tinte, per capricciosità di architettura: cunicoli stretti come corridoi, strade ampie come vie maestre, passaggi sotto bassi architravi che costringono a chinar la fronte, vôlte amplissime dal soffitto a cupola; e colori che vanno dal biancore niveo della panna, al giallo dell'alabastro e del burro, al rossiccio ferrigno delle foglie secche, al nero bituminoso del carbone fossile; e le forme, chi le potrebbe enumerare? ce ne sono da compilarne un piccolo dizionario: colonne lisce, colonne scannellate, cuspidi, punte, guglie, aghi, fusi, piramidi, coni, veli, cortine, tende, drappi,... senza dire i nomi che la fantasia degli uomini e la somiglianza hanno appiccicati a quell'enorme intrico di stalattiti spenzolanti dall'alto e di stalammiti cresciute su dal suolo: l'organo, la lavanderia, il pappagallo, il leone, il pulpito, il sepolcro, il cipresso, e così via.

Rio dei gamberi.

Ambientata così la carovana con la visita delle Grotte di Postumia subito all'arrivo, dedicavamo il secondo giorno al Rio dei Gamberi. Si partiva su carri ornati di rami di pino nel mattino fragrante, seguendo dapprima lo stradone bianco che porta a Planina, attraversando poi fino ai piedi del Monte Pomario, i grandi boschi del Principe di Windisch-Grätz; dalla segheria in su si faceva la strada a piedi: il bosco sembra un parco con immensi tronchi di abeti che si slanciano al cielo, con le stradicciole ben tenute, con un mirabile gioco d'ombre specialmente al meriggio. Ad un tratto, un parapetto di grossi rami di faggio e un cartello del Touring: la vista del Piccolo Arco Naturale e il sentiero che scende agli abissi del Rio. Il Rio dei Gamberi — chiamato così perchè i gamberi effettivamente ci sono, e, per gl'increduli, l'albergatore di Postumia ce li servì belli e rossi alla colazione d'addio del primo scaglione — il Rio, dunque, che è nè più nè meno che un fiume ricco d'acqua limpida e fresca arrivata per misteriose vie sotterranee dalla conca di Circonio, ha creato qui un insieme di archi, di vôlte, di pozzi, di grotte straordinariamente pittoresco, specie per il fatto che vi giunge da più parti la luce del sole filtrata attraverso il fogliame della

(da una fotografia inedita dell'illustre briologo prof. Antonio Ivancich, membro della Comm. Grotte della S.A.G.)

NEGLI ABISSI DI S. CANZIANO: LA CAVERNA MICHELANGELO.

selva sovrastante. Ammirati i baratri profondi e l'arco aereo che librandosi a 55 metri d'altezza forma, visto dal basso, insieme alle pareti vicine una specie di vôlta, forata in al-

to, come il Pantheon, si ritornò alla segheria, dove era già con la solita puntualità la Commissione logistica: un autocarro portava le provviste per la colazione che fu distribuita e consumata, in pieno idillio, sul verde tappeto dei prati. La scena arcadica fu rallegrata da un vivo soffio di poesia che vi portò un bravo dicitore di versi in lingua e in vernacolo, il cap. Claudio Robba.

San Canziano.

Giornata trionfale quella di S. Canziano: per le meraviglie del sottosuolo, per l'ospitalità fraterna dell'Alpina delle Giulie, per... la colazione prelibata.

Sissignori! Qualche ingenuo potrebbe credere che si possa vivere, come i poeti, contemplando le bellezze di questa nostra patria divina e gloriosa (propaganda per la conoscenza del Paese! — dice il Touring). Sì, ma gli organizzatori di escursioni sanno d'altronde che i gitanti sono tanto più disposti a gustare le bellezze dell'universo, quando abbiano... gustato una ricca colazione. E lo intuì certamente il buon signor Gombac, sindaco e oste di San Canziano, che preparò un banchetto addirittura luculliano, tanto che si ebbe gli applausi dei convitati; e ciò tanto più, perchè i primi due giorni l'albergatore di Postumia non era stato all'altezza della situazione e aveva usato una certa parsimonia culinaria mentre, resosi ben conto della realtà, fu poi ammirevole e festeggiato da tutti.

Dunque, gli abissi di San Canziano, illuminati da una fantasia di candele, di torce a magnesio, di bengala, tra il frastuono assordante del Timavo che precipita di cascata in cascata e s'ingorga nelle tetre voragini, gli abissi, dico, destarono il più grande entusiasmo; un signore del secondo turno — quello della pioggia — diceva che valeva bene prendersi anche tre volte tanta acqua per godere una simile meraviglia. Un giornalista mi osservava che il cartello messo dall'Alpina con la scritta:

> quel che tu vedi,
> ritornato di là, fa che tu scrive,

era, più che una sfida, un prender in giro con parole dantesche i giornalisti, i quali, per poterne scrivere degnamente, avrebbero dovuto essere degli Alighieri.

Il terzo scaglione, a cui si era iscritto e di cui seguì fedelmente le vicende il Vice Presidente del Touring, prof. Bognetti, ebbe il piacere di acclamare il nostro Presidente, L. V. Bertarelli, arrivato a S. Canziano insieme con gli altri rappresentanti della Commissione Reale per le R. Grotte di Postumia: c'erano il gr. uff. Luigi Dompé, Ispettore Generale delle Miniere e Presidente della Commissione, il Vicepresidente cav. Eugenio Boegan, Presidente della Commissione Grotte della S.A.G., il gr. uff. Valerio Marangoni, Dir. Gen. del Demanio e delle Tasse e Bollo, il gr. uff. Michele Oro, Dir. Gen. dell'ENIT, il prof. Sergio Gradenigo. Fu una giornata di entusiasmo indimenticabile.

Monte Re.

Il giorno seguente: salita al M. Re. Da Postumia a Prevallo si percorse, con i soliti carri ornati di pino, la strada che si snoda tra filari di meli e di peri, tra prati e acquitrini, in mezzo ai quali scorre la Piuca; di qua e di là qualche casa di contadini col tetto alto di paglia, in parte già ricoperto di muschi, cinta dal frutteto, in cui non mancano però gli astri e le dalie: dalle finestre piccole occhieggiano, come un lampeggiar di fiamme rosse, i gerani. Ecco Prevallo, paesetto civettuolo posto a cavaliere della sella che divide la conca di Postumia da quella di Vippacco. Di lì si prese il sentiero segnato col minio dall'Alpina delle Giulie e in un paio d'orette di salita comoda si toccò la cima Plesa (m. 1261) senza andare sulla Cima Grossa, che pur essendo di qualche metro più alta non offre alcuna vista, perchè ricoperta da una fitta boscaglia di faggi, contorti e tormentati dalla bora. In ampio cerchio la vista potè spaziare dai colli di Postumia al Nevoso, al Carso istriano, a Pirano e Salvore, all'Hermada e al golfo di Panzano, a Gorizia e alla Selva di Tarnova: una vista incantevole.. per i due scaglioni che ebbero la ventura di goderla.

La salita, che alpinisticamente non offre alcuna particolarità riesce a dar un'idea esatta di che cosa sia il paesaggio carsico con le pietre che affiorano dal suolo, con le pinete stente del rimboschimento, e i ghiaioni bianchissimi, e la magra faggeta e l'assillante penuria d'acqua. L'erta è breve e punto faticosa. Eppure un dottore pugliese che arrivò su sbuffando e ansando diceva: Ci vol-

(da una fotografia inedita dell'illustre briologo prof. Antonio Ivancich, membro della Comm. Grotte della S.A.G.)
NEGLI ABISSI DI S. CANZIANO: LA GROTTA MARINITSCH.

le proprio il Touring a farmi diventar alpinista! Conseguenze della piana di Puglia. E voleva un certificato, perchè altrimenti i suoi « paesani » non gliel'avrebbero creduta!

Fiume e Abbazia.

Il treno ci portava il giorno dopo a Fiume d'Italia. La bandiera del Touring in testa, si attraversò la città fino in Piazza Dante: ed è indescrivibile il senso di gioia e di trepida ammirazione che c'era in ogni cuore al pensiero di trovarsi nella bella e grande città italiana tanto contesa e finalmente salvata. Ecco le vie diritte e pulitissime, ecco i palazzi che portan nomi di grandi imprese, ecco il porto, purtroppo quasi deserto ancora, e di là il Quarnaro buio che sostiene i dorsi curvi delle isole.... La gesta è nel ricordo di tutti. C'è nell'aria un tono di misteri lontani. Quella che è storia di ieri si avvia a diventar leggenda.

Molti si recarono, per gentile concessione della R. Questura, a visitare Susak per vedere da vicino lo strano confine; e tutti trovarono il tempo di godersi un pomeriggio ad Abbazia, la magnifica riviera ai piedi del Monte Maggiore, che non ha nulla da invidiare all'altra più famosa Riviera.

Monte Maggiore.

La salita in autocarro fino al Rifugio Duchessa d'Aosta, nel mattino luminoso, fu poi uno spettacolo del maggiore interesse. La strada si va elevando dal livello del mare, su per Mattuglie e Castua e Apriano, in lunghe anse e larghe svolte, tra vigneti rigogliosi e boschetti d'alloro che cedono il campo via via ai castagni, ai faggi, agli abeti. La salita fu effettuata senza incidenti, salvo qualche ritardo dovuto alla.... veneranda età di due delle macchine.

La vista dalla vetta — anche questa volta per chi la potè godere — è grandiosa all'ingiro, data la posizione isolata del monte. L'occhio arriva dal Nevoso fin giù giù alle Dinariche di Croazia, su tutto il Quarnaro e le isole, su tutta l'Istria fino all'Adriatico: è uno spettacolo che abbraccia monti e valli, città e villaggi e due mari.

I gitanti del terzo turno che si trovarono avvolti nella nebbia, ebbero in cambio la gradita sorpresa di esser accolti sulla cima da una squadra gentile di leggiadre allieve del Turismo Scolastico di Fiume, le quali diedero il benvenuto al Touring cantando con squisita maestria una quantità di belle canzoni popolari.

Nel secondo turno, cadendo la gita in domenica, il rev. Don Mellica, uno dei gitanti, disse la messa e, rivolto a questi, tessè le lodi di Dio.

Ritornati la sera a Postumia, convenne andar a letto per tempo, in previsione della sveglia mattiniera.

Grotta del Paradiso.

E tutti erano ben presto in piedi, benchè nei lettini si stesse molto comodamente... E fuori c'era un'arietta frizzante...

Riattraversato il ramo principale delle Grotte si arriva al ponte che conduce al Paradiso. La grotta nuova non porta ingiustamente questo nome: le concrezioni sono di una candidezza inarrivabile, le stalammiti sembrano colonnine d'alabastro sottili sottili piantate lì a bella posta, le pareti mandano continui lampeggiamenti diamantini alla luce mobile delle fiammelle di gas acetilene, di cui siamo largamente forniti anzi è questa una delle caratteristiche più sorprendenti della Grotta del Paradiso che par tutta un cielo costellato di stellette brillanti; e, come se non bastasse, vi sono le stalammiti sonore che, percosse con un bastoncino, dànno nel silenzio degli ipogei un suono di campane lontane... le campane del Paradiso...

Entriamo, dopo un omaggio a colui che con ferma tenacia la volle condotta a termine, nella Galleria che porta il suo nome: la Galleria Bertarelli, un cunicolo artificiale di 453 m. scavato nella roccia per unire la cavità del Calvario con la Grotta Nera. Da questa usciamo nel bosco, dove la Logistica è naturalmente pronta con lo spuntino che in un batter d'occhio è distribuito e consumato, e scendiamo quindi nell'Abisso della Piuca. Qualcuno, impaurito dai 265 gradini, preferisce vederci scendere... Laggiù si risale per un tratto il bizzarro fiume sotterraneo, la cui acqua spumeggia tumultuosa al bagliore del magnesio... Tutt'insieme la visita della Grotta del Paradiso, della Grotta Nera e dell'Abisso della Piuca costituiscono una gita stupefacente, fantastica, degno coronamento del singolare Campeggio di quest'anno.

I tipi e la morale.

A Postumia, colazione d'addio, discorsi, ringraziamenti; e arriva l'ora della partenza, del distacco da tanti cari compagni, da

tante conoscenze nuove; distacco doloroso, perchè son fiorite le amicizie, si sono creati rapporti di cordialità fra italiani di questa e di quella regione, fra uomini di varia coltura, di diversa tempra, di ceto differente. Descriverli questi tipi? No, bisognerebbe farne un opuscolo a parte, coi suoi bravi pupazzi illustranti il «personaggio importante» grosso grosso dagli occhiali d'oro, con la faccia seria; il giovanotto che non vede l'ora di tornare la sera all'accantonamento per cambiar panni e farsi notare tutto azzimato in costume da città, alla «conquistatore»; la signorina romantica che fa risonar le selve e le grotte di canzoni languide; il generale in pensione che evoca, con acute osservazioni strategiche, l'epopea dell'ultima guerra; il caricaturista che, col ritratto del direttore e con un discorso sulla vita intima del *proteus anguineus,* va alla caccia di Soci vitalizi; il giornalista che sta infilzando notizie e scoprendo la ridicolaggine del mondo attraverso certe lenti, grandi e verdi come fanali da bastimento; e c'è l'entusiasta rumoroso, l'entusiasta contemplante e taciturno, il beffardo, l'ironico, la persona seria, e, immancabilmente ma forse unico e guardato con sorpresa, l'eterno malcontento...

Tipi diversi, che in una settimana riescono però ad affiatarsi, a fondersi, con ordine e disciplina, in una bella unità di spirito e di intenti.

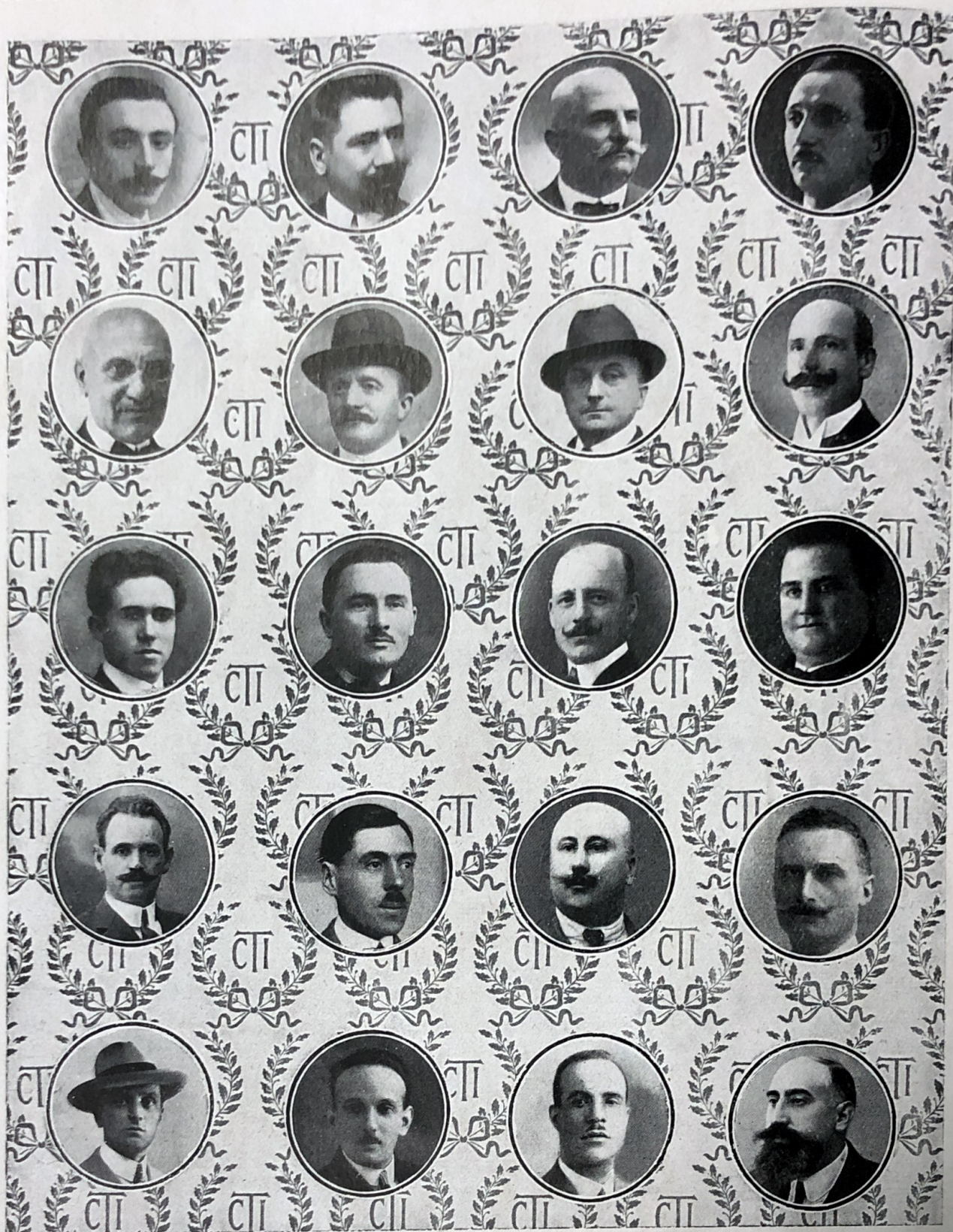
Di questa fusione d'anime c'è sempre stato bisogno, e c'è bisogno ancor oggi.

Uno dei partecipanti reduci dal Campeggio scriveva — e sembra un ammonimento — in un giornale di Trento: *La politica divide talora gli italiani e il Touring sempre li affratella: viva il Touring!*

ERVINO POCAR.

La riuscita del Campeggio di quest'anno è dovuta non soltanto al programma, ma, al solito, all'organizzazione e ai contributi di prestazioni preziose dateci con simpatica larghezza da molte parti. Segnaliamo: il Prefetto di Trieste: grand'uff. Amedeo Moroni; l'ing. comm. Francesco Tessadori, Capo Compartimento delle FF. SS. di Trieste; il Sottoprefetto di Postumia rag. Luigi Ronchi; il R. Ispettore Scolastico Enrico Medich; il Capitano dei RR. CC. cav. Edoardo Tommasi; il Maggiore Rizzo del 151° Fanteria; il Capostazione di Postumia cav. Riuscetti. Nelle escursioni a S. Canziano si prodigarono, provvedendo personalmente per tre volte alla fantastica illuminazione (che comporta anche abilità ed ardimento acrobatico da parte dei «lampisti») il cav. Eugenio Boegan, Presidente della Commissione Grotte dell'Alpina delle Giulie, il Segretario Antonio Beram con una squadra di giovani entusiasti (Gianni Cesca, Attilio De Vecchi, Marcello Maroevich, Guerrino Redivo, Ado ed Ennio Steffé, Guido Tevini, Giovanni Urbica); collaboratrice gentile fu la signora Beram. L'escursione al Rio dei Gamberi fu facilitata dalle gentili concessioni avute dal dott. Ugo Vincenzo Principe di Windisch-Graetz; quella a Fiume dalle prestazioni del nostro Capo Console cav. uff. Guido Depoli e del Console Ubaldo Parodi, Direttore dell'Ufficio ENIT. Essenziale fu poi l'aiuto che in mille circostanze ebbimo dal personale delle R. Grotte di Postumia, in particolare dal sig. Vittorio Malusà. Il Direttore delle Grotte, signor Andrea Perco (anche come Console del Touring) fu il guidatore dei nostri campeggianti, visibile qualche volta, più spesso invisibile ma onnipresente coi suoi ordini e le sue disposizioni, nelle visite sotterranee. Egli provvide a tutto il servizio d'ordine, d'illuminazione e di guide anche per quelle escursioni (come nella Grotta del Paradiso, nella Galleria Bertarelli, nella Grotta Nera e nello Abisso della Piuca) non ancora aperte al pubblico, in modo assolutamente perfetto. Una parola di vivo ringraziamento rivolgiamo agli egregi rappresentanti della stampa comm. dott. Donato C. Eula della *Gazzetta del Popolo* di Torino; avv. Ercole Moggi, della *Stampa* di Torino; conte dott. Gustavo Brigante Colonna, del *Messaggero* di Roma; avv. Aldo Barbaro del *Giornale d'Italia* di Roma, ecc. Infaticabili ed inarrivabili come sempre furono i membri della Commissione logistica cav. G. B. Zanocco (che aggiunse una ennesima fronda alla corona di lauro che la riconoscenza e l'ammirazione dei Soci del Touring gli hanno simbolicamente assegnato), Stefano Taccani, Vittorio Zanocco, Dante Antonioli, Guido Ambrosiani. Preziosa nel periodo della preparazione, dell'esecuzione e della «smobilitazione» del Campeggio fu l'opera del cav. uff. Romeo Fossati, incaricato della direzione dei servizi di trasporto e di sorveglianza dell'accantonamento.

La Direzione del Touring ritiene doveroso di rivolgere anche un caldo ringraziamento al prof. Ervino Pocar che in questa prima sua direzione di Campeggio del Touring, pur così numeroso e non facile, si dimostrò provetto organizzatore e condottiero.

La Direzione del Touring.

L' ALBO D' ORO DEL TOURING

Fedeli alla promessa pubblichiamo l'elenco dei venti Consoli che al Concorso Vitalizi 1923 presentarono il numero massimo di Vitalizi (il numero dei presentati è posto fra parentesi) ed ai quali fu assegnata la grande targa di benemerenza.

1a Fila (da sinistra a destra): Ruggeri Igino, Pontelagoscuro (42); Bordoni Achille, Aosta (25); Bargoni rag. Carlo, Soresina (34); Cenni Armando, già ad Imola, ora a Vigasio (27).

2a Fila: Comolli Oreste, Napoli (75); Colombo Antonio, Lecco (20); Ceccato Rino, Thiene (22); Mecheri Luigi, Belluno (30).

3a Fila: Sissa Giampiero, Milano (28); Malavasi rag. Lamberto, Carpi (21); Zerbo Flaminio, Ponzone (20); Isnardi comm. Pietro, Oneglia (29).

4a Fila: Razzetto Giuseppe, Portoferraio (22); Lanfranchi Angelo, Palazzolo (25); Neri dott. Silvio A., Torino (87); Frassine G. B., Rovato (28).

5a Fila: Vassura Andrea, Faenza **(133)**. Almeda Paolo, Trieste (83); Pizzonia Pasquale, Roma (51); Luzzi Domenico, Rho (21).

A chi le targhe del 1924? Il Concorso scade al 31 dicembre prossimo. Affrettatevi a procurare Vitalizi o passaggi a Vitalizio.

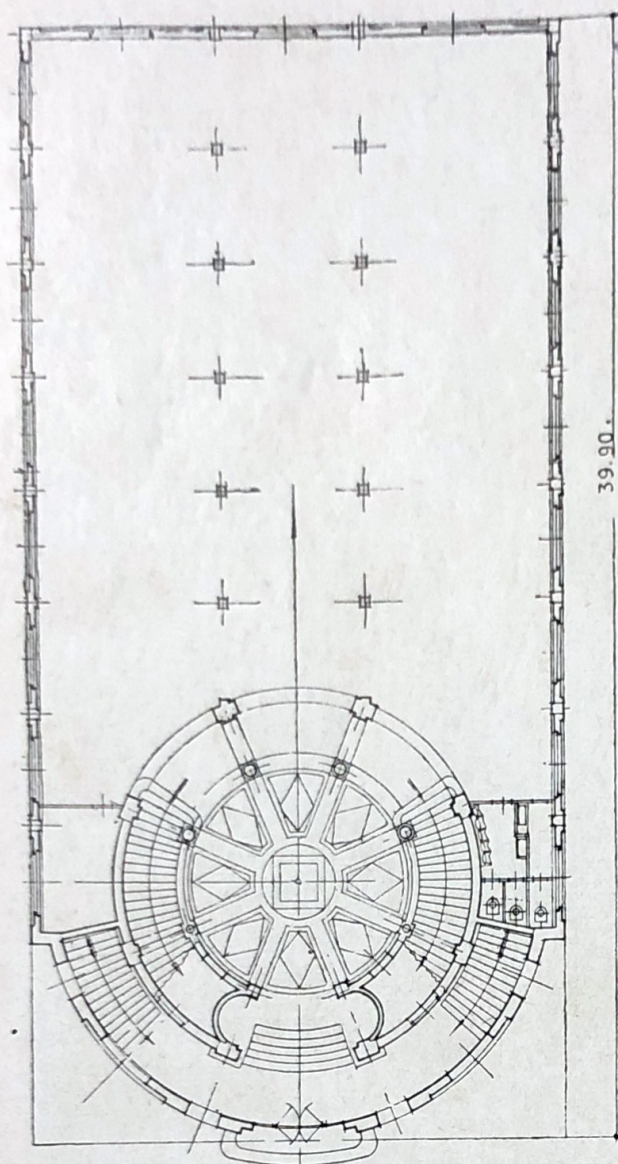
Il Padiglione del Touring per le Forniture Alberghiere alla Fiera di Milano

L'interesse degli albergatori e degli industriali.

Il risultato eccellente ottenuto dalle due Mostre delle Forniture Alberghiere organizzate dal Touring nel 1923 e nel 1924 alla Fiera Campionaria Internazionale di Milano, ha messo in evidenza la opportunità di dare a questa manifestazione un ordinamento più stabile che possa contribuire a renderla ancora più proficua.

Gli albergatori nostri hanno compreso e tanto più comprenderanno il grande vantaggio loro offerto, trovando riuniti in un sol punto della vasta Fiera milanese tutti i prodotti che concorrono a formare l'enorme e complesso materiale indispensabile per la vita dell'albergo. Fu proprio la molteplicità e complessità degli articoli che occorrono ad un albergatore per costruire, dotare di impianti, arredare, far funzionare il proprio esercizio che persuase il Touring a curare la Mostra. Solo così era possibile dare una poderosa spinta agli acquisti, persuadere gli albergatori a perfezionare o a rinnovare le proprie installazioni (per molti una quantità di cose esposte fu una rivelazione, molti altri ebbero indirizzi altrimenti loro sconosciuti) a compiere insomma un passo decisivo verso quel progresso che è largamente desiderato da tutti.

Gli industriali d'altra parte compresero che era nel loro interesse di tenere al corrente gli albergatori di tutto quanto v'ha di meglio nella loro produzione: ciò stimola non soltanto l'albergatore nuovo ma anche il vecchio a mettere la sua casa in condizioni adeguate al progresso dei tempi. L'industriale ha pure la possibilità di presentare il suo prodotto ad una folla di visitatori interessati, con la probabilità di trattative favorevoli ben maggiore che se dovesse far visitare singolarmente ogni cliente dell'industria alberghiera. Ciò spiega come questo tipo di Mostre prosperi ed assuma importanza sempre maggiore anche in altri Paesi d'Europa e soprattutto nella lontana America del Nord, dove la perfezione alla quale sono giunti gli alberghi in fatto di impianti e di organizzazione, farebbe pensare che nulla più vi sia da fare. In-

PADIGLIONE PER LA MOSTRA DELLE FORNITURE ALBERGHIERE ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO - FACCIATA DEL FABBRICATO.

PADIGLIONE PER LA MOSTRA DELLE FORNITURE ALBERGHIERE ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO - PIANTA DEL PIANO TERRENO.

vece ogni anno New York ospita una grande Mostra Alberghiera e ogni anno si raggiungono risultati sempre più interessanti, dimostrazione di progressi continui; vi partecipa un numero enorme di industriali con gli ultimi ritrovati e con le invenzioni più recenti.

A maggior ragione dunque queste Mostre sono più che mai necessarie nel nostro Paese, dato il lungo cammino che ancora deve percorrere la nostra industria alberghiera per arrivare non alla perfezione degli alberghi nordamericani, ma a quel grado di progresso che possa effettivamente essere in relazione con tante altre manifestazioni della vita civile e adatto al nostro Paese.

D'altra parte è pure da considerare che non avendo i nostri alberghi ancora raggiunto questo perfezionamento, anche i fornitori degli alberghi, i costruttori di mobili, di attrezzi e di impianti adatti per gli alberghi non hanno avuto il modo di perfezionare i loro prodotti, come avviene invece in tante altre applicazioni. Ne risulta perciò che l'albergatore ricorre talvolta all'estero, oppure non sempre riesce ad ottenere dall'industria nazionale quella specializzazione che gli sarebbe necessaria.

Grandissimo vantaggio delle Mostre Alberghiere è perciò quello di contribuire ad indirizzare verso la specialità massima molte delle nostre più importanti industrie, mentre a sua volta l'albergatore può contribuire col consiglio, col suggerimento, con la scelta e con la collaborazione al perfezionamento delle forniture. Il fornitore che si specializza lo fa per servire non dei clienti di una data classe, ma tutti i clienti di quella classe. Compito degli organizzatori, di conseguenza, deve essere quello di accogliere soltanto i prodotti che si distinguono nettamente dalle altre Mostre degli stessi articoli.

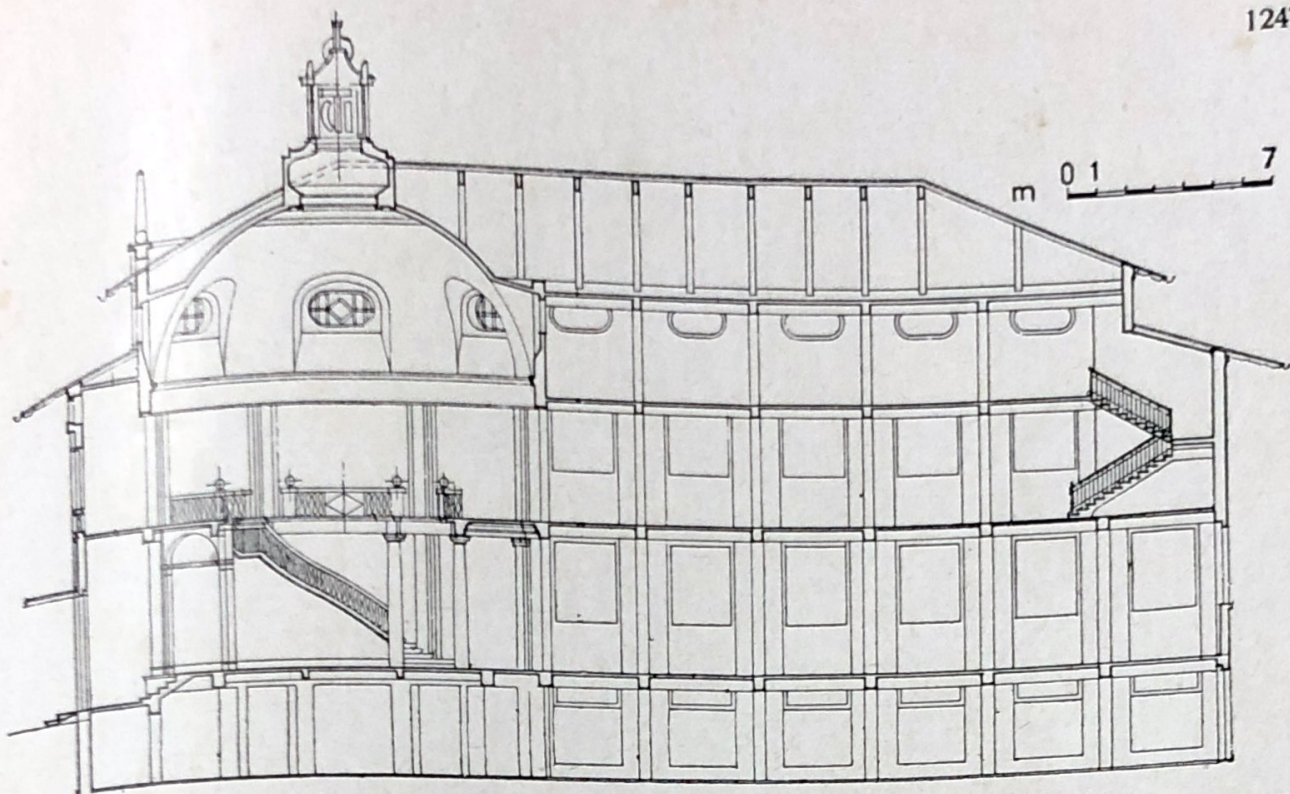
Il miglioramento ottenuto attraverso queste Mostre vuol dire perciò benefici per l'albergatore, per l'industria nazionale e per il movimento turistico in generale.

Il nuovo Padiglione.

Due anni di esperienza consentono oggi al Touring di affrontare il programma massimo: quello di raccogliere e coordinare tutto quanto può interessare l'industria alberghiera in un padiglione costruito appositamente a tale scopo nella Fiera Campionaria Internazionale di Milano.

Vivamente sollecitati all'attuazione di questo programma dalla Fiera Campionaria stessa, il Touring ha subito provveduto a far redigere il progetto di massima del nuovo Padiglione: opera dell'arch. Piero Palumbo, tecnico specialista in materia di costruzioni alberghiere (1).

---

(1) Continuamente siamo richiesti di suggerimenti tecnici e di progetti di massima per nuovi alberghi: purtroppo son ben rari i casi in cui i progetti si mutino in realtà. Tuttavia, dato il bisogno estremo di nuove costruzioni alberghiere è compito nostro di aiutare tutte le iniziative, di incoraggiare tutti i tentativi, di fornire la massima collaborazione possibile. In questo campo, l'arch. Palumbo ci riuscì veramente collaboratore prezioso e disinteressato. Dietro nostro invito si occupò di studi e di progetti, spesso anche modesti, col vivo desiderio di portare il suo contributo al miglioramento della situazione alberghiera nostra. Ed è appunto questa sua devozione anche agli argomenti modesti che ci ha fatto spesso apprezzare la sua opera e la sua duttilità. Poichè Egli fu di quegli uomini che col loro sapere altamente onorano il Paese nostro all'estero: fu

PADIGLIONE PER LA MOSTRA DELLE FORN. ALBERGHIERE ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO - SEZIONE DEL FABBRICATO.

Il padiglione, come vedesi dalle illustrazioni, è costituito da due parti nettamente distinte: una che serve d'ingresso, assai decorosa, formata da un ampio vestibolo circolare, sormontato da una cupola che sorpassa l'altezza di tutto il fabbricato, in modo da rendersi visibile da tutti i punti.

Da detto vestibolo partono gli ampi scaloni che recano i visitatori sia al sotterraneo che ai piani superiori, ed è stato appunto studiato in modo da permettere l'accesso e la razionale distribuzione della folla, affinchè avvenga senza intoppi e congestioni.

L'altra parte, quella più propriamente destinata ad esposizione, è semplicissima: sono tre navate separate da pilastri: quella intermedia, che serve da passaggio e le due lateraii, opportunamente divise da tramezzi, spostabili secondo le esigenze, per le varie esposizioni.

Anche nel numero dei piani l'edificio è stato studiato in modo da rispondere il più possibile alle esigenze per cui è stato creato. Infatti il sotterraneo seminterrato è destinato ai vari servizi d'albergo: ossia cucina, cantine, lavanderia, ecc. come avviene realmente nella pratica delle costruzioni alberghiere.

Il piano terreno è destinato a sale di ricevimento, salottini particolari, sale da pranzo e uffici alberghieri.

Nel primo piano troveranno loro sede tutti i vari tipi di camere da letto con relativi servizi e bagni.

Nel secondo piano, arretrato sugli altri e più piccolo, le camere per la servitù, depositi, guardaroba, ecc., oppure tipi di camere molto economiche e proprie dei piccoli alberghi.

La costruzione viene fatta col sistema dell'ossatura di cemento armato (pilastri e solette) con riempimento di mattoni pieni nei piani terreno e primo e forati nel secondo; la vôlta e la struttura portante del tetto in cemento armato e la copertura in tegole marsigliesi.

Il Finanziamento.

Il Touring ha chiamato a raccolta tutti quanti hanno interesse alla riuscita di questa iniziativa perchè diano ad essa la loro adesione. E non è difficile dimostrarne la bontà e la convenienza.

Nonostante l'importante costruzione progettata, le condizioni richieste agli industriali per la loro partecipazione rimangono identiche a quelle praticate negli scorsi anni quando la Mostra era collocata in padiglioni di legno non sempre adatti o in semplici *stands* che scomparivano di fronte alle co-

per 15 anni primo architetto Capo addetto ai Palazzi Imperiali di Vienna, e nella Capitale Austriaca costruì palazzi sul Graben, vicino alla Stefanplatz, il palazzo della Camera di Commercio, quello del Ministero della Guerra, quello della Nunziatura Apostolica Romana; riuscì vincitore del Concorso internaz. per il Palazzo delle Poste a Wienerneustadt, fece alcuni interni del Castello Reale di Sinaia e così via. Si dedicò intensamente alle costruzioni alberghiere e pure in questo campo acquisì una competenza particolarissima studiando e viaggiando mezzo mondo: a lui si deve il nuovo albergo Bristol a Vienna; riuscì vincitore del Concorso internazionale per le Terme di Karlsbad, collaborò all'Hôtel Savoia di Trieste. Come si vede, uno stato di servizio brillantissimo.

PADIGLIONE PER LA MOSTRA DELLE FORNITURE ALBERGHIERE ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO - GRANDE ATRIO D'INGRESSO.

struzioni maggiori (1). L'operazione finanziaria progettata si riduce all'anticipo di un quinquennio con facilitazioni però per il pagamento in misura tale che certo riusciranno gradite.

È poi noto, almeno ufficiosamente, che il problema della progettata Esposizione di Milano è stato risolto nel senso di prolungare di due mesi e mezzo, nel 1928, il periodo quindicinale della Fiera, rafforzandola e contornandola di tutti quegli elementi che sono caratteristici delle Esposizioni: Concorsi, premiazioni e così via.

Gli espositori alla Mostra delle Forniture Alberghiere avranno il grandissimo vantaggio di possedere già il loro posteggio, senza il più piccolo supplemento di spesa e per un periodo di tempo che è sei volte quello normale. Basterebbe questo argomento di capitale importanza per vincere ogni esitazione; vittoria assai facile come dimostrarono i favorevoli risultati di una adunanza indetta dal Touring alla metà dello scorso settembre. I partecipanti ad essa — che rappresentavano le più cospicue ditte fornitrici di materiale per l'industria alberghiera — sottoscrissero per circa un terzo del capitale necessario alla costruzione, dichiarandosi entusiasti dell'idea.

È anche da prevedere che la frequentazione del Padiglione del Touring sarà enorme sia per l'interesse della Mostra in sè, sia per il fatto che opportuni adattamenti desteranno particolare attenzione. Il piano semi-sotterraneo sarà adibito in notevole misura ad *albergo diurno* con tutti i servizi relativi. Nell'ampio vestibolo circolare troverà posto l'Ufficio di Informazioni Turistiche, il quale da un lato si collega al programma della Mostra Alberghiera, in base al concetto che in ogni grande albergo si dovrebbe trovare una sezione destinata a tale scopo; dall'altro costituirà un elemento di enorme propaganda per il fatto che, oltre alla distribuzione di materiale turistico di propaganda, avrà annessa una biglietteria ferroviaria. Basti dire del resto che l'organizzazione dell'Ufficio Turistico sarà assunta dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche.

La località in cui si erigerà il Padiglione è risultata quanto di meglio si potesse desiderare. Il centro della Mostra è alla grande fontana a mezzo dell'ampio Viale Domodossola. Il Padiglione della Mostra del Touring sorgerà a pochi passi, proprio dirimpetto al padiglione destinato ai mobili.

(1) Le condizioni per la partecipazione sono le seguenti:
— anticipo da parte degli aderenti di cinque annualità per quanto dovuto per tassa di posteggio, in ragione di L. 175 al m². e per anno:
Pagamento: 1ª rata alla conferma dell'adesione da parte della Fiera;
2ª rata al marzo 1925
3ª » » settembre »
4ª » » marzo 1926

VITA DEL TOURING

Nel trentesimo anniversario della fondazione del Touring Club Italiano.

La Società Alpina delle Giulie, le cui benemerenze nel campo degli studi, dell'alpinismo, della difesa dell'italianità sono troppo note a tutti (ed ai nostri Soci in particolare) perchè debbano qui essere ricordate, ha voluto dedicare il primo articolo del fascicolo di giugno della propria Rivista alla celebrazione del trentennio di vita del nostro Sodalizio. Delle nobili parole a noi rivolte non vogliamo siano privati i nostri lettori e qui le riproduciamo, perchè al nostro commosso ringraziamento, ai nostri sensi di solidarietà si aggiungano quelli di tutti i Soci del Touring.

Si compie in quest'anno un trentennio di vita del T. C. I.

Dire, nella ricorrenza di questo anniversario, dell'opera svolta nel trentennio dal Touring ci sembra superfluo: a tutti ormai è nota la febbrile attività di quell'istituzione la quale è ragione di nostro altissimo vanto nazionale.

Riteniamo invece non inutile ricordare un ramo d'attività del Touring forse meno noto degli altri, e indubbiamente tra i più simpatici; vogliamo rievocare una pagina di storia: la storia dei rapporti fra il Touring e l'Alpina delle Giulie.

I rapporti più stretti fra il T. C. I. e l'Alpina delle Giulie datano da circa un ventennio.

Ma già prima il nome del Touring e le sue pubblicazioni erano tra noi popolari.

Le carte topografiche italiane, largamente e generosamente messe a nostra disposizione dal Touring ci sollevavano dalla poco facile impresa di chiedere carte di picco a scala all'Istituto geografico di Vienna che molto volontieri ce le negava.

La prima pubblicazione del Touring sull'opera svolta dall'Alpina, e in particolare sugli studi speleologici, coltivati già allora da numerosi nostri soci, risale a circa quindici anni or sono.

La *Rivista* del Touring, già allora una bella e nitida pubblicazione, dedica numerose pagine agli studi speleologici per dimostrare alla crescente schiera dei soci del T. C. I. la non comune attività speleologica dell'Alpina. Il Touring, mettendo in evidenza il risultato degli studi nostri, loda la Rivista « Alpi Giulie », frutto di intenso lavoro e di gravi sacrifici economici, fa risaltare i pregi della « Guida dei dintorni di Trieste » allora da noi edita, si fa promettere la collaborazione dell'Alpina delle Giulie nell'aggiornamento dei fogli della Carta d'Italia al 250.000 riguardante la nostra regione.

Perchè — è opportuno rilevarlo — il T.C.I. mentre ancora l'ora della nostra redenzione era lontana, comprendeva sempre nelle sue pubblicazioni cartografiche anche le nostre regioni come terra d'Italia. Da ciò infinite difficoltà al T.C.I. — ed ai suoi stampati — da parte della polizia austriaca, che nelle carte del Touring vedeva, e non a torto, un potente ausilio all'idea irredentista. Ben poco infatti in quelle Carte del Touring rammentava, nella raffigurazione della nostra regione il dominio austriaco: una sottile linea di confine, che fu facile togliere nelle edizioni del dopo guerra. Ma l'Alpina, assorbita dalla lotta giornaliera contro tutto ciò che sapeva del dominio straniero avrebbe voluto addirittura una carta in cui la toponomastica italiana, allora oggetto di studi nostri attivissimi, trionfasse con l'abolizione di tutti i toponimi non italiani.

Si ebbe allora una strana fase dei rapporti nostri col Touring, fase in cui talvolta le nostre proposte sembrarono al Touring eccessive. Ma non fu certamente una fase di dissenso, perchè nemmeno un istante venne meno la cordialità dei nostri reciproci rapporti. Il Touring anzi continuò a pubblicare, con indiminuito ardore, articoli sulla nostra regione.

È di quell'epoca un articolo del T.C.I. su San Canziano, e si può ben dire che le magnifiche voragini, oggi nostro possesso, ebbero la prima degna illustrazione italiana nella Rivista del Touring.

Ma nella guerra apparve nella sua vera luce l'affetto che legava a noi il Touring.

Scoppiata la guerra il Touring con animoso slancio fraterno mostra a tutta l'Italia quanto ha fatto l'Alpina delle Giulie nel campo scientifico e ne magnifica l'attività nazionale; pubblica i grafici e le carte topografiche dell'Istria, di Trieste e del Goriziano corretti dall'Alpina con mille segni e con certosina accuratezza.

Un articolo speciale — nel 1915 — nel pieno furore della guerra, è dedicato agli alpinisti triestini di avanguardia ai confini italiani e fa la storia dell'Alpina delle Giulie dai primi albori alla sua soppressione per ordine della polizia austriaca. Ricorda la gloriosa schiera dei caduti triestini, accenna allo stuolo dei suoi internati, dei suoi profughi, rammenta le tristi ore di Trieste che attende la liberazione: pagine di profondo sentimento, che oggi ancora commuovono chi le rilegge.

Nel bilancio preventivo del 1916 la Direzione del Touring stanziava una notevole somma per effettuare — a guerra finita, compiuta la redenzione — una grande escursione nazionale nelle terre, allora ancora sotto la dominazione austriaca, che infuriava anzi

allora più terribilmente che mai dopo la guerra.

E l'escursione, lo ricordiamo subito, ebbe luogo dopo la redenzione e portò i soci del Touring a Trieste, a Pola, a Fiume, adempiendo il voto formulato dal Touring nelle ore tremende della grande guerra.

Per la compilazione della Guida delle Tre Venezie il Touring attinge largamente all'Alpina delle Giulie dati, notizie, schizzi, disegni.

Terminata la grande guerra le pubblicazioni del Touring, e in particolare la sua Rivista Mensile, iniziano un'intensa campagna per mettere in efficienza il tesoro nascosto nelle viscere del Carso.

Già nel 1919 il « Misterioso Timavo » e la « grotta di Trebiciano » trovano esaurienti e smaglianti descrizioni nelle *Vie d'Italia.* E fin dal marzo dello stesso anno vi viene propugnata l'istituzione di un Parco Nazionale sotterraneo della Venezia Giulia.

Mentre ancora i confini d'Italia erano in discussione e si attraversava il nefasto periodo dei tracciati fantastici di Wilson, di Polk, di Crowe, degli Stati cuscinetto di House e di Tardieu, della famosa linea di compromesso Lloyd George-Nitti, la Presidenza del Touring afferra la disastrosa posizione delle Grotte di Postumia i cui impianti e i cui manufatti andavano in isfacelo, suggerisce al Governo di rimettere in efficienza il gioiello sotterraneo più meraviglioso non solo del Carso ma del mondo intero. Prepara progetti, prepara la sistemazione della gestione economica di quelle grotte: un programma ben definito, vastissimo, a vantaggio del Governo, del paese, del turismo nazionale e ci riesce, dopo aver combattuto lotte non lievi per debellare gli ostacoli burocratici.

Ma la Presidenza del Touring non si concede riposo. Insiste per la costituzione della Commissione tecnica e di sorveglianza per le Grotte di Postumia, ed ottiene che di questa Commissione, finalmente costituita, faccia parte un rappresentante dell'Alpina delle Giulie, ed anzi in base a sua proposta il rappresentante dell'Alpina è chiamato a far parte della Presidenza della Commissione.

L' "Alliance Internationale de Tourisme„ al Touring.

Nello scorso settembre nella Sede del Touring si riunì l'assemblea generale della più grande Federazione di istituzioni turistiche che esista in Europa, quell'A.I.T. che succedette all'antica lega scioltasi durante la guerra e ricostituita coi principali elementi di essa.

L'A.I.T. ha sede in Bruxelles e ne è presidente l'avv. Defert, presidente del T. C. Francese, segretario generale Paul Duchaîne, presidente del T. C. Belga. Essa comprende una ventina di importanti associazioni d'Europa e degli Stati Uniti. Le sue riunioni si tengono di solito a Parigi, ma l'assemblea dello scorso anno aveva deliberato di riunirsi quest'anno in Milano e qui convennero i rappresentanti del T. C. francese (M. Defert e M. Desaubliaux), dell'Office National de Tourisme Français, Ass. des Syndicats d'initiative (M. Defert), del T. C. belga (M. Duchaîne e M. Dubois), della Ligue Vélocipedique de Belgique (M. Losa), del T. C. dei Paesi Bassi (M. Pos e M. Steffelaert), del T. C. svizzero (M. Quinclet, M. Paisant e il sig. Rinaldo Rusca), dell'Office National Suisse de Tourisme (M. Junod), dell'ENIT (gr. uff. Oro), del T. C. austriaco (Retter von Mayer), dell'American Automobile Association di New York (M. Cortland Field Bishop), del Club des Touristes Tschéco-Slovaque di Praga.

L'ordine del giorno era complesso ed importante. Ci limitiamo ad accennare a quegli argomenti che maggiormente possono interessare i Soci del Touring.

Fu trattato della soppressione del regime dei passaporti come è attualmente nei diversi paesi e dell'adozione di un regime uniforme che accordi il passaggio dalle frontiere sulla semplice esibizione di una carta di identità riconosciuta dai diversi Stati. Questa misura frequentemente invocata dai turisti che ricordano la bella libertà di anteguerra troverà naturalmente degli ostacoli nelle condizioni politiche attuali. Tuttavia l'assemblea credette di insistere perchè essa venga studiata e adottata sia pure con tutti quei temperamenti che possono salvaguardare gli interessi politici dei diversi paesi. Parve che almeno dovrebbe venire soppressa la formalità del visto che importa spese e disturbi notevoli. Qui la speranza di vedere accolto il voto dell'autorevole consesso si fa più viva nella considerazione che tale misura è già stata adottata da parecchi Stati, e proprio recentemente in Isvizzera.

Un'altra questione su cui i convenuti si trovarono in perfetto accordo, vivacemente espresso, fu nell'invocare la soppressione definitiva delle mance negli alberghi, sostituita con una percentuale variabile a seconda dell'importo della nota.

I convenuti presero nota della creazione di un Consiglio Generale del turismo internazionale, che dovrebbe riunire non soltanto i rappresentanti delle associazioni interessate e preventivamente classificate a se-

15 NOVEMBRE!

La data fatidica sta per scoccare. Ogni Socio che non voglia passare nella categoria dei cattivi Soci deve versare entro la data prescritta dallo Statuto la quota di associazione per il 1925 e l'importo dell'abbonamento a "Le Vie d'Italia„ per quell'anno: complessivamente L. 22,10 (Estero L. 35,10).

Se il termine del 15 novembre risultasse ancora praticamente prorogabile in relazione alle possibilità dei contratti di stampa, ne verrà dato avviso nel fascicolo di dicembre de "Le Vie d'Italia„.

conda della loro natura, ma anche i rappresentanti ufficiali dei Governi, in modo che le deliberazioni di esso fossero direttamente rese note al potere esecutivo di ciascun paese.

Furono discussi alcuni particolari riguardanti il rilascio dei trittici e la pubblicazione di un manuale che dia sommariamente la legislazione doganale dei diversi paesi nei suoi rapporti col turismo (ciò che già si trova nei nostri Annuari), come pure la redazione di itinerari per le grandi strade internazionali. Su questo punto la base della discussione fu un progettato tipo di itinerari di cui il T. C. del Belgio aveva in precedenza mandato campioni a molte associazioni (tra cui, come è naturale, il Touring) chiedendo il parere di ciascuna. Il Touring espresse il proprio parere sfavorevole in massima al genere di itinerari proposto, che isola la strada da percorrersi dal terreno circostante. Su di ciò torneremo in queste colonne per esporre la nostra vecchia opinione, maturata dall'esperienza.

Infine il presidente dell'assemblea, M. Defert, invitò i delegati a fare opera perchè tutti i paesi concorressero ufficialmente alla Esposizione Internazionale di Turismo a Grenoble, che si aprirà nel maggio dell'anno venturo. L'Italia però aveva già deliberato di concorrervi per mezzo dell'ENIT e del Touring.

Alle sedute si alternarono alcune interessanti escursioni. La prima fu un rapido giro per Milano, con visita al Castello Sforzesco e al Laboratorio Stradale Sperimentale del T.C.I. e di lì i convenuti si recarono, con vetture fornite gentilmente dall'ENIT, all'Autodromo di Monza percorrendone tutta la pista. Il giorno seguente, sempre con le stesse autovetture, percorsero l'Autostrada Milano-Varese e attraverso la Valganna salirono al Villaggio Alpino del Touring che proprio in quel giorno celebrava la sua festa annuale. La vista di quell'incantevole soggiorno avvivata dallo spettacolo della fanciullezza tripudiante fece una impressione veramente grandiosa e commovente sull'animo dei nostri ospiti che non mancarono di manifestarlo con parole di viva ammirazione.

Infine l'ultimo giorno del Congresso fu dedicato ad una gita sul lago di Como. Attraverso la Valassina si raggiunse l'altura di Magreglio donde per Civenna si scese a Bellagio. La colazione fu servita ai congressisti nella Villa Serbelloni, di fronte al lago a cui la splendida giornata autunnale dava tutta la seduzione e tutti gli incanti. Prima che le mense fossero tolte, i delegati per bocca del loro presidente, del loro segretario generale e del rappresentante l'American Automobile Association di New York espressero la loro ammirazione per quello che avevano veduto al Touring e del Touring durante i tre giorni. Il presidente del Touring Club del Belgio disse, con gentilezza che può renderci orgogliosi, ma che dobbiamo accettare solo con beneficio di inventario, che essi avevano bensì la coscienza di avere portato le loro Associazioni a un grado notevole di progresso, ma che davanti a quello che avevano visto al Touring si sentivano quasi ancora semplicemente degli allievi. La giornata finì colla traversata del lago e Bellagio a Como interrotta da una visita all'albergo Villa d'Este di Cernobbio che con signorile ospitalità servì un sontuoso rinfresco ai partecipanti.

La riunione dell'A.I.T. per il 1925 avrà luogo a Bruxelles, dove si festeggerà il 30° anniversario di fondazione di quel Touring Club.

Una festa al Villaggio Alpino.

Nell'intento di procurare un'ora di gioia ai bambini del Villaggio e di far conoscere sempre più questa istituzione benefica del Touring, la Commissione Amministratrice vi organizzò il 28 settembre una festicciola che, con l'aiuto di parecchi volonterosi, riuscì ottimamente.

Fu costruito nel salone del refettorio, con la massima rapidità, un teatrino, dove i piccoli attori rappresentarono con garbo una commediola per bambini, scritta per l'occasione da Bianca Avancini: *Le fanciulle fiore*. La commedia, tutta grazia d'espressione e finezza di sentimento, piacque molto e commosse il pubblico. Eseguiva al piano gl'intermezzi musicali la signorina Maria Teresa Tedeschi. Tutti i bambini e le bambine cantarono poi con perfetta intonazione il coro « Vittoria! » di Ravile; che fu bissato.

Disse poi nobilissime parole di ringraziamento e di ammirazione per tutti i generosi fondatori e sostenitori del Villaggio il signor E. Mischio, e un commosso ringrazia-

— DITE! FACCIAMO ANCORA IN TEMPO
— SÌ, MA SPICCIATEVI! AL 31 DICEMBRE SI CHIUDE IL II CONCORSO A PREMI PER I VITALIZI.

mento a tutti gl'intervenuti, da parte della minuscola popolazione del Villaggio, la bambina Ermillina Cozzi. Non mancò neanche la nota allegra: l'egregio ing. Michele Gilardi ebbe la cortesia d'intrattenere il pubblico piccolo, e anche quello grande, con riuscitissimi e ameni giochi di prestigio che destarono la ilarità generale.

Così la vita del Villaggio ebbe una giornata di nuova gioia e di mistica bellezza, anche quando nell'aria purissima — il sole, dopo qualche giorno di pioggia, inondava il mondo di luce trionfale — si sparsero le note soavi dell'*Ave Maria* di Gounod durante la messa detta da Don Cantoni, che era salito apposta da Cugliate.

Alla simpatica festicciuola, oltre molte personalità di Milano e Varese, i membri dell'*Alliance Internationale de Tourisme* e parecchi Consiglieri del Touring, intervennero il prof. comm. Giovanni Chini e il cav. Giulio Pandini, due degli amici del Villaggio tra i maggiormente benemeriti.

I viaggi premio.

Nil sub sole novi, e non intendiamo di presentare come un'assoluta novità l'iniziativa che l'Associazione « Per la Scuola » di Milano (una istituzione ideata ed animata da un grande fabbro di buone iniziative, il gr. uff Achille Lanzi), ha promosso recentemente coll'aiuto di Banche, di industriali, di enti diversi. A Milano, come in tutte le grandi città, fioriscono molte scuole che mirano a completare la troppo scarsa istruzione elementare con studi di coltura generale o di coltura professionale. Tali scuole sono o direttamente assunte o sussidiate dal Municipio. È un fatto degno di considerazione quello del gran numero dei frequentatori che dopo una laboriosa giornata passata negli studi o nelle officine dedicano il periodo del loro legittimo riposo ad accrescere la loro coltura. L'Associazione « Per la Scuola » ha voluto creare un incoraggiamento a quei volonterosi istituendo una serie di premi che consistono in un viaggio da compiere in comitiva dai più distinti allievi nel periodo delle vacanze estive. Ecco una nobile applicazione del turismo, suscettibile di grande sviluppo se l'iniziativa dell'Associazione milanese troverà altrove imitatori. Il Touring certamente non può che vederla con favore.

Quest'anno i giovani premiati accompagnati da due Ispettori delle Scuole serali superiori del Comune di Milano, il prof. Brasca e l'arch. Du-Bois, si recarono a compiere un viaggio secondo il seguente itinerario elaborato, a richiesta dell'Associazione, dal Touring: Milano, Venezia, Trieste, Postumia, Fiume, Abbazia, Miniere dell'Arsa, Monfalcone, Redipuglia, S. Michele, Gorizia, poi nuovamente Venezia e Milano. Il viaggio ebbe la durata di 8 giorni e fu compiuto nel modo più felice anche grazie alle accoglienze che i Consoli del Touring avevano sollecitato e che gli elementi locali (Municipi, Società industriali, ecc.) prepararono loro nel modo più cordiale e generoso. Abbiamo letto le relazioni che ognuno dei giovani viaggiatori compilò al termine della gita: sono la più chiara testimonianza del grande frutto che ne hanno tratto per la loro coltura e la loro educazione patriottica.

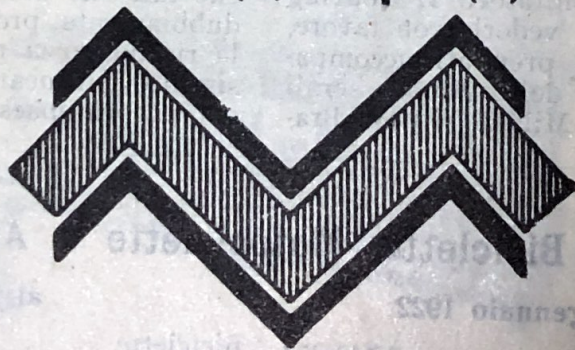
Il Touring alla mostra di Pallanza.

A Pallanza nel settembre scorso ebbe luogo una importante esposizione internazionale dell'industria alberghiera e turistica, indetta da quel Comune ed alla quale presero parte oltre 120 ditte rappresentanti i diversi rami delle forniture alberghiere e molte Pro-Loco dei maggiori centri turistici della regione dei Laghi. Il Touring ha aderito all'esposizione e gli fu riserbato un locale nel quale espose le proprie pubblicazioni turistiche e particolarmente quelle dedicate al miglioramento degli alberghi. Una interessante raccolta di diagrammi, cartelli e diapositive diede notizia dell'attività svolta dal Touring nel campo dell'istruzione professionale alberghiera. Da essa risultano evidenti i progressi compiuti dall'iniziativa: alla unica scuola professionale del 1920 si sono aggiunti i tre corsi preparatori di Milano, Como e Arona mentre la Scuola professionale ha visto aumentare e migliorare i propri impianti ed il materiale didattico.

I nostri propagandisti.

Per dare un'idea dell'attività e dell'entusiasmo dei nostri Consoli citiamo l'esempio di Rinaldo Passera, Console di Germignaga, che ha inviato a tutte le persone della grossa borgata e dei dintorni una circolare stampata a sue spese e contenente una scheda di associazione al Touring. Egli ci scrisse che tale suo atto veramente simpatico e indubbiamente proficuo stava a testimoniare la riconoscenza provata per essere stato insignito dell'incarico di Console del Touring nel proprio paese.

L'aumento delle Biciclette, Motociclette e Automobili in Italia

Esistenza al 1 gennaio 1922		al 1 giugno 1924	
biciclette	1.849.272	biciclette	2.264.105
motociclette	27.851	motociclette	38.262
motocarrozzette	7.900	motocarrozzette	10.847
automobili	41.080	automobili	61.151
autocarri	23.263	autocarri	28.212

Un nuovo rifugio alpino.

Per iniziativa del Sindaco di Introdacqua (Aquila), cav. Panfilo Pelino, e del nostro Console prof. Gaetano Susi, è sorto un ampio rifugio alpino sul Monte Genzana (m. 1650), munito di acqua potabile e di tutto il necessario per la cucina e capace di circa 20 persone. Dal rifugio, pure essendo il tratto impervio, è facile l'accesso al colossale massiccio del Genzana (m. 2176) così denominato dalla medicinale *genzianella* (*gentiana acaulis*), dalle grosse corolle azzurre, che in discreta quantità ricopre i suoi fianchi. Il magnifico panorama che vi si gode richiamerà nella bella stagione molti turisti mentre durante l'inverno il rifugio sarà frequentato in maggioranza da cacciatori, trovandosi esso nel centro della zona maggiormente infestata dai lupi. Il rifugio è aperto tutto l'anno e nella stagione estiva sarà munito di un guardiano.

Un servizio di comunicazioni automobilistiche da Trieste a S. Canziano.

L'Impresa Servizi Automobilistici di Trieste (Via Giulia, 68) ha organizzato un servizio giornaliero di comunicazione fra Trieste (Piazza Oberdan) e S. Canziano (Grotte) con partenze da Trieste nei giorni feriali alle ore 14 e nei festivi alle ore 8, 14, 15, 17. Durata del percorso un'ora. Ritorno da San Canziano nei giorni feriali alle ore 18,15, nei giorni festivi alle 7.45, 12.30, 18.15, 19.30. La tariffa è di L. 8 per il percorso in un senso, di L. 15 per l'andata e ritorno.

Il Touring Club Peruano.

Siamo lieti di dare notizia che a Lima (Perù) è stato costituito il Touring Club Peruano che ha sede provvisoria presso la Sociedad Geografica, Estudios 1176. Alla Presidenza onoraria è stato chiamato il Presidente della Repubblica Don Augusto B. Leguia, Presidente effettivo ne è un italiano, benemerito dello sviluppo non solo del turismo ma anche della vita economica ed intellettuale del Perù: Edmondo Merino Tabusso. Il motto prescelto per l'Associazione ne dice chiaramente gli scopi: «Conoscere e far conoscere il Perù è contribuire alla sua grandezza». Alla nuova Associazione il Touring invia i propri fervidi voti.

Un viaggio d'osservazioni agricole-commerciali in Eritrea.

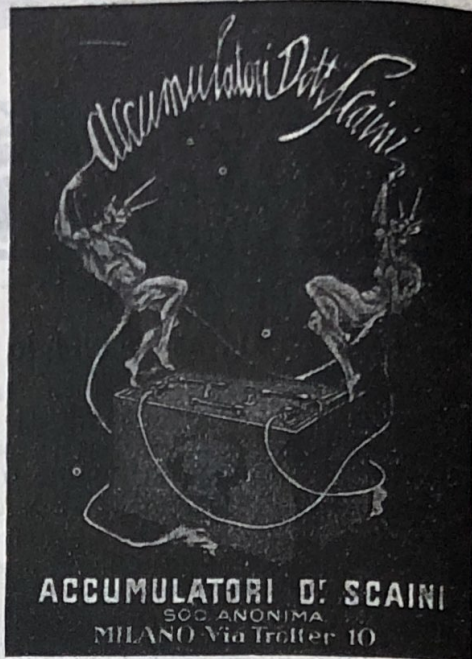
Sotto gli auspici del R. Governatorato della Colonia Eritrea, gr. uff. Jacopo Gasparini, il Sindacato Agricolo Commerciale Industriale di Firenze, pure incoraggiato dal Ministero delle Colonie, allestisce per il mese di dicembre 1924 una interessante gita di osservazioni principalmente agricole nella nostra colonia allo scopo precipuo di valorizzarla. La zona irrigua di Tessenei e le coltivazioni del cotone che ogni giorno si sviluppano vieppiù, sono tali da richiamare la vigile attenzione dei nostri capitalisti e degli agricoltori. Anche dal lato commerciale la Colonia Eritrea ha davanti a sè un avvenire che non può essere trascurato.

Il R. Governatorato metterà a disposizione dei signori gitanti tutti i mezzi logistici e di locomozione possibile, ma occorre che coloro che intendono partecipare alla gita siano avvertiti che la Colonia non presenta tutti quei *comfort* che sarebbero desiderabili e perciò conviene di assoggettarsi ad una vita attiva, forte e sana, tipo militare, e quindi i partecipanti devono essere muniti di un po' di spirito di adattamento, poichè l'Africa, quantunque incivilita, resta sempre Africa. Per questo fatto la comitiva non deve superare i 15 iscritti, nè si effettuerà se riuscirà inferiore ai 10.

Per le concessioni fino ad ora ottenute, e per quelle che ancora si potranno ottenere, la spesa di viaggio e di soggiorno si riduce ad una cifra molto ragionevole. Il programma preciso della gita potrà essere richiesto al S.N.A.C.I., via Fiesolana, 17, Firenze (19).

Tariffe e norme per l'uso delle Autostrade.

Il *biglietto di passaggio* (andata) dà diritto ad un accesso sulla linea dell'Autostrada per un solo viaggio; dovrà sempre portare la indicazione della stazione capolinea di partenza e quella di arrivo.

Il *biglietto di andata e ritorno* consta di un unico tagliando da vidimarsi ai capilinea di partenza, in andata, ed in ritorno. Ha una validità massima fino alla mezzanotte del

Accumulatori Dott. Scaini
ACCUMULATORI D.r SCAINI
SOC. ANONIMA
MILANO Via Trotter 10

"AIRLESS"

giorno successivo a quello di rilascio. I biglietti distribuiti alla vigilia dei giorni festivi saranno validi, per il ritorno, fino alla mezzanotte del giorno successivo al giorno festivo.

Le *tessere di abbonamento* vengono rilasciate per un anno, un semestre e un trimestre.

La tessera di abbonamento *A* dà diritto al veicolo di liberamente circolare lungo tutto il percorso dell'Autostrada. Porta le stesse indicazioni che contraddistinguono il libretto di circolazione, cioè: nome del titolare del veicolo, data di immatricolazione, provincia, numero, marca della fabbrica, forza in HP. tassata.

Il titolare di più autoveicoli che ne usi alternativamente potrà chiedere il rilascio della tessera di abbonamento *B* valevole per due o più veicoli. Per queste tessere si calcolerà sui prezzi ordinari di abbonamento un aumento del: 25 % per un veicolo in più; 30 % per due veicoli; 33,33 % per tre veicoli in più e oltre.

I titolari di più autoveicoli che richiederanno la libera circolazione contemporanea dei propri veicoli potranno chiedere la tessera di abbonamento *S* per ciascun autoveicolo e godranno di una facilitazione sui prezzi ordinari di abbonamento del: 20 % per due tessere; 25 % per tre tessere; 30 % per quattro o più tessere.

I *libretti di 50 tagliandi* hanno diritto ai 50 viaggi da compiersi durante l'anno solare, regolati per l'uso come 50 biglietti di andata semplice.

Le tariffe sono le seguenti:

DIVISIONE PER CATEGORIE del differenti veicoli	Un passaggio	Andata e Ritorno	ABBONAMENTI trimes.	semes.	annuali	N. 50 tagliandi
CATEGORIA 1ª: Sidecars - Cyclecars - Vetturette - Camioncini con motore fino a 14 HP.	15	22,50	900	1.125	1.350	500
CATEGORIA 2ª: Vetture leggere e Camions con motore oltre i 14 HP. e fino a 24 HP. . .	20	30 —	1.200	1.500	1.800	675
CATEGORIA 3ª: Vetture, Camions, Autobus con motore oltre 24 HP. . .	25	37,50	1.500	1.875	2.250	850
CATEGORIA 4ª: Rimorchi	15	22,50	900	1.125	1.350	500

Tutti i veicoli devono essere montati su ruote a rivestimento pneumatico, cioè a copertura e camera d'aria. Per quelli non muniti di ruote a copertura e camera d'aria pneumatiche, le tariffe sono aumentate del 100 per cento. Sono esclusi i veicoli montati su ruote di ferro od altro materiale che non sia gomma.

Per le vetture estere senza libretto d'immatricolazione italiana, la tariffa è quella fissata per la 3ª Categoria, senza distinzione di potenzialità del motore. Per gli abbonamenti delle vetture estere la forza del motore verrà regolata secondo la formula italiana ed in base alla risultanze verranno applicate le tariffe di abbonamento stabilite per le tre categorie.

L'Utente che in corso dell'anno chiede l'abbonamento anche per l'anno susseguente, avrà diritto pure alla tessera di abbonamento per l'anno in corso al momento della domanda, pagando tanti dodicesimi quanti sono i mesi che restano a decorrere sino al 31 dicembre. Per le fabbriche, gli Agenti di vendita ed i garages che volessero provvedere i propri veicoli nuovi venduti alla clientela, della tessera di abbonamento sulle Autostrade è concesso un premio del 2 per cento, per ogni 100 macchine, fino ad un massimo del 40 per cento.

Il *regolamento* per l'uso e la viabilità delle Autostrade è il seguente:

1. - Chiunque usa delle Autostrade è rigorosamente vincolato a tutte le norme, le disposizioni e le sanzioni contenute nel Regio Decreto 31 dicembre 1923 n. 3043 (*Codice della Strada*), nonchè alle seguenti norme speciali approvate con Regio Decreto in aggiunta o in deroga alle disposizioni precedenti.

2. - L'uso delle Autostrade è riservato esclusivamente agli autoevicoli con almeno tre ruote a rivestimento elastico.

I traini ed i convogli non dovranno in ogni caso superare le due unità e precisamente una vettura traente ed un veicolo rimorchiato.

3. - Nell'accedere alle Autostrade i veicoli devono presentarsi sempre incolonnati su una sola colonna.

4. - La mano da tenere sulle Autostrade è la destra.

Ogni veicolo durante la marcia dovrà mantenersi rigorosamente sul lato destro della strada, spostandosi a sinistra soltanto per oltrepassare, previe le segnalazioni d'uso. Di conseguenza nessun veicolo potrà mantenere la corsa nel centro della strada.

Il contravventore è punito con l'ammenda di L. 1000.

5. - È vietato fermarsi sulle Autostrade, salvo i casi di riparazioni e di forza maggiore: in tal caso l'autoveicolo e l'eventuale rimorchio devono essere spinti sul ciglio della strada, in modo da lasciare questa completamente sgombra alla viabilità.

6. - I conduttori degli autoveicoli sono tenuti a segnalare acusticamente il loro passaggio ai punti o stazioni di accesso, ai bivi e a quegli altri punti ove esistano segnalazioni speciali.

7. - Tutti gli autoveicoli, oltre a due fanali, dovranno avere dei fari posti simmetricamente rispetto ai fanali stessi e capaci d'illuminare la strada almeno fino a 100 metri in avanti.

Ad ogni incrocio di autoveicoli i fari o le luci abbaglianti dovranno spegnersi, limitando la luce a quella dei fanali.

8. - Lo scappamento libero è vietato. Il contravventore è punito coll'ammenda di L. 500.

Sono eccezionalmente ammesse a transitare le vetture di tipo costruito esclusivamente per corsa aventi scappamento libero.

Per tali vetture saranno concessi biglietti di passaggio speciali a tariffa triplicata.

9. - In ogni momento il conducente di autoveicoli deve essere padrone della velocità del suo veicolo, così da regolarla in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose.

Il trasgressore è punito coll'ammenda da L. 500 a L. 1000.

In ogni caso la velocità massima dei camions a ruote elastiche non dovrà mai superare i 40 km.; quella dei convogli, dei traini e dei camions a ruote rivestite di gomme piene quella di 20 km.

Chi contravviene alla presente disposizione è punito coll'ammenda da L. 100 a L. 500.

È data facoltà alla Soc. An. *Autostrade* di porre limitazioni alla velocità anche degli altri autoveicoli. I trasgressori a tali limitazioni, qualora venissero poste, sono passibili di ammenda da L. 500 a L. 1000.

10. - La Soc. An. *Autostrade* potrà in caso di speciali manifestazioni autorizzate dalle Autorità competenti, sospendere parzialmente o totalmente in via temporanea il traffico sulle Autostrade.

11. - Gli Agenti della Soc. An. *Autostrade* che avranno prestato giuramento a termini di Legge, sono equiparati agli agenti giurati dello Stato, delle Provincie e dei

Comuni, per quanto riguarda il compito di far rispettare le disposizioni generali e speciali relative alla rete delle Autostrade.

12. - A qualunque individuo, cosa, animale e veicolo che non entri nella specificazione di cui all'art. 2, è proibito l'uso delle Autostrade.

Il transito abusivo è punito con l'ammenda da L. 10 a L. 100.

13. - I cantonieri, gli ispettori e chiunque altro è ufficialmente investito della sorveglianza e disciplina sulle Autostrade, dovranno provvedere all'immediato sgombro della zona autostradale da chiunque persona, cosa, animale, o veicolo vi sia abusivamente entrato.

In caso di resistenza possono chiedere l'assistenza della forza pubblica.

Ognuno risponde dei danni causati dalla propria presenza o dalla presenza di animali o cose proprie lungo la zona delle Autostrade.

14. - Chi è trovato a circolare sulle Autostrade sprovvisto di biglietto o di tessera, oppure con tessere di abbonamento o biglietti di passaggio scaduti o irregolari, è punito con multa da L. 500 a L. 1000 senza pregiudizio delle pene fissate dalla Legge per le eventuali alterazioni, falsificazioni od abusi.

15. - Chi usa delle Autostrade è responsabile di tutti i danni che per fatto proprio possono derivare a sè, alle cose ed ai terzi, non assumendo la Soc. An. *Autostrade*, al riguardo, alcuna responsabilità.

Risultati del Concorso Nazionale per un carburante a base di alcool.

La Commissione giudicatrice del concorso nazionale per un carburante a base di alcool, promosso dal Circolo Enofilo Subalpino, sotto il patronato del Touring e dell'A. C. d'Italia, ha ultimato i suoi lavori alla fine del luglio u. s. ed ha presentato le conclusioni che vennero approvate dal Comitato esecutivo.

Intorno alla relazione, che sarà prossimamente pubblicata, possiamo dare fin d'ora le informazioni seguenti. Per quanto riguarda la categoria principale, quella dei *carburanti utilizzabili negli attuali motori a scoppio senza modificazioni*, il concorso ha fornito ottimi risultati. Si presentarono 17 concorrenti, ma soltanto 12 si uniformarono a tutte le condizioni volute dal bando di concorso. Le 12 miscele combustibili rimaste in gara furono assoggettate ad uno studio accurato fisico-chimico per stabilire di ognuna la composizione, le proprietà, e cioè volatilità, stabilità, potere calorifico, ecc. ecc. e poscia alle prove termodinamiche con un freno dinamometrico. I sei carburanti risultati migliori in questi saggi furono poi sperimentati con autovetture, due coppie di Fiat 505 e due di Spa 23000. Venne scelto un circuito di 81 km. includente vari tratti con forti salite, e fu percorso da un'autovettura alimentata con il carburante in esame, seguita, a distanza di polvere, da identica vettura, con lo stesso carico, alimentata con benzina comune. I conduttori, a metà percorso, venivano scambiati e così pure era invertito l'ordine di marcia.

Dai risultati di tutte le prove e da tutti gli elementi di giudizio a disposizione della Giuria, interpretati in accordo con il bando di concorso, si stabilì di assegnare un premio di 10.000 lire a ciascuna delle tre miscele a base di alcool comune denaturato, indicate coi nomi di *Carmenite, Elcosina, Novobenzina*, rispettivamente presentate dai signori Scaravelli, d.ri Anarratone e Oddone, d.r Molar; ed un premio globale di 10.000 lire alle due miscele confezionate con alcool anidro (99°,6) presentate dai signori dott. A. Codebò e cav. A. Simoni.

Sia dalle prove al freno dinamometrico, come da quelle su strada, venne confermato che le miscele di alcool ed etere, con benzina, benzolo ed altri derivati del catrame, petrolii, ecc. si comportano ottimamente nei motori a scoppio, non producono corrosioni, incrostazioni ed altri inconvenienti. Quasi tutti i carburanti presentati, *purchè adoperati nel giusto rapporto con l'aria,* hanno comportamento analogo, sia per ciò che riguarda il rendimento e quindi la potenza sviluppata a parità di velocità, sia anche per le circostanze accessorie. Confrontati con la benzina usuale i comportamenti sono molto prossimi. Anche da queste esperienze è risultato che le miscele a base di alcool possono sopportare anticipi forti nell'accensione anche a bassa velocità del motore senza dar luogo a battimenti, e così pure dosature alquanto più magre, senza dar luogo a ritorni di fiamma nel carburatore.

Quanto ai consumi specifici orari dei vari carburanti essi risultarono nelle prove al banco, quasi esattamente in ragione inversa dei poteri calorifici inferiori. Invece, nelle prove su strada, si osservò quasi sempre un sensibile miglioramento: fatto questo già apparso nelle numerose esperienze eseguite all'estero.

I conduttori delle autovetture che servirono per le prove dichiararono che i motori alimentati con i carburanti Codebò, Simoni, Carmenite, Elcosina, Novobenzina, funzionarono sempre benissimo e non avvertirono differenze sensibili con la benzina, anche per quanto riguarda la facilità delle riprese e la elasticità (*souplesse*) ed in ogni caso si raggiunsero agevolmente le velocità massime proprie delle rispettive vetture.

Nella categoria II (*Carburanti a base di alcool da utilizzarsi con speciali apparecchi di carburazione*) non si ebbero concorrenti. Nella categoria III (*Apparecchi speciali per l'utilizzazione di carburanti a base di alcool*) si ebbero alcuni concorrenti con speciali apparecchi di carburazione e gaseificazione. Però nessuno presentava particolarità o speciali caratteristiche che li rendessero raccomandabili per l'uso di miscele ad alcool, e quindi non si poterono assegnare premi.

Nella categoria IV (*Studi e ricerche dirette a portare un contributo teorico sperimentale alla migliore utilizzazione dell'alcool e delle sue miscele come carburanti*) furono premiati tre concorrenti e cioè: il prof. Michele Gina (L. 3000) per la sua memoria dal titolo « Sulla distillazione pirogenica dei fuseloli »; il sig. A. Prever (L. 3000) direttore della sala prova motori della *Fiat* per una pregevole raccolta di esperienze eseguite su miscele combustibili assai diverse; il dott. Anarratone per una monografia col ti-

tolo « Studio sperimentale su carburanti a base di alcool ».

La soluzione *parziale* del problema del carburante nazionale, consistente nell'incorporare alla benzina parte di alcool anidro da solo, ovvero di alcool comune con piccole quantità di altri solventi collegatori è, tecnicamente, raggiunta in modo soddisfacente. Data la disponibilità attuale di alcool in Italia bisognerà accontentarsi, per ora, di questa soluzione parziale. Ma è d'uopo che anche i consumatori di benzina incoraggino l'adozione di queste miscele, considerando essere di somma utilità per l'economia nazionale iniziare la graduale sostituzione di parte della benzina estera con prodotti della nostra agricoltura.

L'aggiunta alla benzina di quantità variabili (meglio però non oltrepassare il 40 %) di alcool anidro, appare come il sistema più semplice, perchè rende superfluo l'impiego di altri solventi, senza tuttavia voler menomare le altre miscele con alcool comune. Considerando che, quanto prima, saranno in funzione, anche in Italia, grandi distillerie che produrranno l'alcool assoluto ad un prezzo di costo di pochi centesimi (10 a 20) superiore a quello dell'alcool ordinario, l'adozione di queste miscele permette di realizzare già qualche risparmio sul costo attuale della benzina.

Ed infine risulta altresì dimostrato che, *quando la necessità lo richiedesse,* l'Italia potrebbe sostituire quasi totalmente alla benzina per automobili, miscele contenenti i tre quarti di alcool, con alquanto etere, benzolo ed altri combustibili di fabbricazione nazionale, limitando ad un decimo e forse anche ad un ventesimo l'attuale consumo di benzina. In questo caso però bisognerebbe produrre a basso prezzo una quantità di alcool molto maggiore dell'attuale: ciò che si può ottenere intensificando la bieticoltura, con una più completa e razionale utilizzazione di tutti i residui agricoli e con l'adozione, nei processi industriali di fabbricazione dell'alcool, dei nuovi trovati e perfezionamenti apportati dalla scienza e dalla tecnica.

FELICE GARELLI.

L'autocarro nel regime fiscale.

Dal fascicolo di settembre de « Le Strade », l'apprezzata rivista tecnica edita dal Touring (che tratta non solo di problemi stradali propriamente detti, ma anche di quelli inerenti ai trasporti su strada) togliamo questo articolo la cui importanza non sfuggirà certo a quanti si interessano del problema dello sviluppo dell'automobilismo utilitario:

L'ottimo collega Frosali, Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale di Firenze, pubblica nella Rivista *Ingegneria,* organo dell'Associazione Nazionale Ingegneri ed Architetti Italiani, un articolo col titolo « I problemi dell'autocarro », dal quale riportiamo il seguente brano:

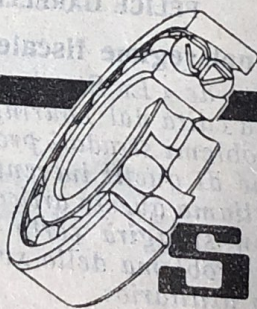
« Si è veduto nel dopo guerra un fenomeno che è sembrato paradossale: la concorrenza dell'autocarro alla ferrovia anche nei trasporti di merce povera. Questo fenomeno era dovuto a tre fatti: il disservizio ferroviario, la comparsa sul mercato a prezzi di liquidazione del materiale residuo di guerra, l'esonero dell'esercente trasporti dalla spesa di manutenzione della sede viabile a differenza dell'azienda ferroviaria. Il primo fatto è fortunatamente del tutto scomparso, il secondo è quasi al termine del suo svolgimento, ma il terzo permane e può portare, dal punto di vista dell'economia nazionale, ad una insincerità nel bilancio di concorrenza dei due mezzi di trasporto posti in condizioni diverse ».

« Difatti, l'azienda ferroviaria è obbligata a porre nel passivo del suo bilancio la spesa, non solo per l'ordinario rinnovo del materiale fisso, ma ben anche quella pel mantenimento ordinario e straordinario della sede stradale, mentre l'esercente l'autocarro è esonerato dalle corrispondenti spese che consistono nel rinnovo continuo della massicciata e nel mantenimento della sede stradale, spese che erano nel vecchio ordinamento stradale sostenute completamente da Enti pubblici che attingevano le risorse a tributi di indole generale ».

« Permane dunque, finchè non saranno con spirito d'equità applicate le nuove provvidenze per tributi degli Enti locali stabilite dal citato decreto, una condizione di favore a vantaggio del trasporto per autocarro che rende insincero il termine di confronto che stabilisce la concorrenza tra ferrovia ed autocarro.... ».

« Per ciò sarebbe veramente da deplorarsi, come un sabotaggio dello spirito della nuova legge, se, male interpretando le giuste istruzioni ministeriali, s'intendesse esonerare l'industria dei trasporti meccanici in genere dal contributo d'utenza. La sola comparsa sulla strada dell'autocarro è un fatto non normale, perchè le strade non erano costruite per esso, perchè il loro mantenimento dopo la comparsa dell'autocarro porta a spese di gran lunga maggiori.... Le Provincie dovranno quindi nei rispettivi regolamenti porre esplicitamente l'obbligo agli esercenti autocarri del contributo di utenza stradale in misura moderata e facilmente sopportabile e gli esercenti di trasporti dovranno accettarlo senza resistenza, pensando che un miglioramento anche parziale della sede stradale porterà loro un beneficio remuneratore del tributo pagato ».

« Così sarà pure ristabilita la corrispondenza fra i termini di due bilanci, ferroviario ed automobilistico, ed il trasporto per autocarro si effettuerà in quei casi nei quali veramente rappresenta un vantaggio per l'economia nazionale... ».

Poichè la detta Rivista va per le mani di tutti i nostri funzionari tecnici, e codesta teoria potrebbe notevolmente influenzare la redazione dei regolamenti provinciali e comunali per l'applicazione della tassa sul maggior logorio delle strade ai sensi del R.

Decreto 18 novembre 1923 n. 2538, ci sembra necessario non lasciare senza commento su queste colonne le idee esposte dal Frosali; e ciò per doverosa continuità nell'azione nostra a tutela dell'automobilismo, in tutte le sue manifestazioni, contro le vessazioni fiscali vecchie e nuove.

Che sia proprio necessario creare agli autotrasporti tutte le cause di spesa che gravano sui trasporti ferroviari, ci sembra ben arduo da sostenere. Tanto varrebbe esigere che le ditte esercenti d'autotrasporti estendano al proprio personale le tabelle organiche ed il trattamento di quiescenza in vigore pel personale ferroviario, cosa a cui fortunatamente nessuno ha finora pensato. Ad ogni modo, ammesso il principio, occorrerebbe accettarne, come conseguenza logicamente ineluttabile, la *reciprocità*, e quindi dovrebbero gli autotrasporti essere esonerati da tutti quei gravami *che non pesano* sui trasporti ferroviari. Ci basti citarne uno solo: le tasse erariali (di circolazione, di dazio doganale e tassa di vendita pei carburanti, di ricchezza mobile sull'industria) e le tasse comunali e provinciali dirette ed indirette sull'industria. Le Ferrovie dello Stato non solo sono esenti da ogni tassa, ma godono dell'eccezionale agevolezza di scaricare sull'erario il *deficit* d'esercizio. E così, mentre vediamo a mano a mano liquidarsi le poche aziende di autotrasporti costituitesi da noi durante il disservizio dei trasporti ferroviari, le Ferrovie continuano a gravare sull'Erario, in forma più o meno larvata.

È veramente doloroso e preoccupante questo disconoscimento generale, da parte del grosso pubblico, delle pubbliche Amministrazioni, del Governo, di quanto già oggi paghino gli autocarri per avere il diritto di circolare. Vediamo di farne un conto sommario, tanto per impostare la questione.

Consideriamo il caso d'un autocarro della portata di 3 tonnellate; supponiamo che faccia un trasporto a 100 chilometri di distanza a pieno carico, e che nel ritorno trovi ancora un carico di 1 tonnellata. Nel viaggio completo avrà compiuto un trasporto di 400 t. km. Ammettiamo che nell'andata abbia consumato 15 kg. di carburante e 10 nel ritorno. Su questi 25 kg. di carburante l'esercente avrà pagate L. 25 per dazio doganale e L. 15 per tassa di vendita, cioè L. 40 complessivamente pari a L. 0,10 per t. km. di merce trasportata.

Ma quell'autocarro paga pure circa 1000 lire per tassa di circolazione, e supponendo che nell'anno compia 50.000 t. km., abbiamo un'altra spesa di L. 0,20 per t. km. da aggiungere alla precedente. Sono quindi L. 0,12 per t. km. di sole tasse specifiche per la circolazione. Ma quelle 50.000 t. km. rappresentano una cifra d'affari d'almeno 100 mila lire, sulla quale l'esercente pagherà un'imposta di ricchezza mobile. Facciamo un'ipotesi moderata limitando a 6 mila lire le esigenze dell'Agenzia delle imposte, il che corrisponde ad altre L. 0,12 per t. km. Poi sopraggiungono la Provincia ed il Comune di residenza, e qui il calcolo si fa più complicato. Ma ci basti aver provato che ogni t. km. di trasporto per autocarro paga allo Stato almeno 24 centesimi di lira.

Ma, sento rispondere, lo Stato ritiene questo provento e si disinteressa delle strade su cui si svolgono gli autotrasporti.... Qui è la questione! Perchè si vuole affermare contro ogni evidenza che gli autocarri *non pagano* per le strade? Si dica piuttosto che lo Stato, su cui gravano i *deficit* ferroviari, trae invece grossi proventi dagli autotrasporti, e *se li tiene*, nel senso che quei milioni vanno a finire nel calderone del bilancio generale all'entrata, mentre all'uscita figura per somma di gran lunga minore l'onere complessivo dello Stato per la viabilità. Se vi è dunque della gente da convertire, non sono gli esercenti di autotrasporti perchè si adattino a pagare per la manutenzione stradale, ma gli uomini di Governo, e specialmente quei funzionari delle Finanze che tengono le chiavi del cuore del Ministro De Stefani, perchè si rendano conto dell'iniquità del trattamento fiscale imposto all'automobilismo. Il meno che si può chiedere, in nome dell'equità tributaria, si è questo: che lo Stato spenda per le strade almeno quanto introita per tasse di circolazione e tasse sui carburanti. E sono somme enormi! Già abbiamo data qualche cifra in altra occasione. Oggi siamo forse prossimi ai 300 milioni! E troviamo stanziati nel bilancio 1924-'25 soli 72 milioni come quota dello Stato per la manutenzione stradale! Ah, davvero non è lecito *locupletari cum aliena iactura*! E pensiamo a quel che si potrebbe fare se quei 12 centesimi per t. km. andassero a favore della strada. Per un traffico giornaliero di 500 t. km. nette rappresenterebbero circa 22 mila lire all'anno per chilometro. Basterebbero per ammortizzare rapidamente una pavimentazione bituminosa!

Messo così fuori causa l'autocarro come agente distruttore delle strade *ad ufo*, diciamo ancora all'amico Frosali che non riteniamo accettabile dai tecnici la tesi che «la sola comparsa sulla strada dell'autocarro è un fatto non normale». È invece la cosa più normale del mondo, è cioè il portato del nostro tempo e della nostra civiltà. A proposito abbiamo pubblicato ne *Le Strade* di settembre un articolo sulla statistica del traffico lungo le strade inglesi, illustrato da bei diagrammi, dai quali si rileva come la trazione a cavalli sia quasi scomparsa lungo le grandi arterie stradali d'Inghilterra. Chi oserebbe colà definire per normale la trazione ippica e per anormale la circolazione meccanica? È *anormale* invece il fatto che in Italia circoli un numero così basso d'autoveicoli su quattro ruote, un settimo rispetto alla Francia, un ventesimo rispetto all'Inghilterra; in causa appunto delle eccessive spese d'esercizio. È anormale il proposito di soffocare totalmente gli autotrasporti aggiungendo alla pressione

fiscale dello Stato una intollerabile pressione fiscale delle Provincie e dei Comuni. Perchè l'esercizio degli autotrasporti è un fatto puramente e strettamente economico, sensibilissimo alle condizioni del mercato. Si circola fino a che gli autotrasporti costano un tanto, e si lascia in garage o si liquida l'autocarro quando l'esercizio costa tanto caro da non trovar più un mercato di trasporti sufficiente. A dir vero, anche questa è una soluzione del problema stradale: fare sparire la circolazione automobilistica. Allora l'*ordine regnerà* sulle nostre strade. Ma sarà un ordine di cui non avrà a giovarsi il Paese, nè avranno da gloriarsene i responsabili.

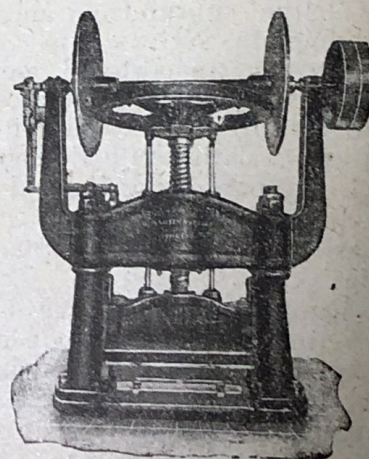
Ing. I. VANDONE,
Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.

La "Scuola Pratica dell'Albergatore„ dell'ENIT a Civitavecchia.

Dopo quattro anni d'esistenza, la Scuola Pratica dell'Albergatore istituita dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche d'intesa con l'Opera Nazionale per i Combattenti, col Comune di Roma e con la Camera di Commercio di Roma, si trasferisce con l'anno scolastico 1924-25 da Roma a Civitavecchia dove assume il carattere di convitto-scuola.

Il programma d'insegnamento comprende: coltura generale, lingua francese, lingua inglese, tecnica alberghiera, elementi di contabilità generale e contabilità alberghiera, geografia turistica, trasporti e comunicazioni, dattilografia.

Gli alunni sono alloggiati al Grand Hôtel des Thermes, che funge da albergo-scuola e dove si svolgono le esercitazioni pratiche (servizio d'amministrazione, di sala e dei piani, di cucina) che accompagnano le lezioni teoriche e le integrano.

Per l'ammissione alla Scuola è richiesto uno dei seguenti titoli: licenza tecnica o complementare, o certificato di compiuto triennio di scuola commerciale di grado equivalente, promozione dalla III alla IV classe ginnasiale o altro titolo di studio equipollente. I candidati sforniti di titoli di studio dovranno sostenere un esame d'ammissione sulle seguenti materie, in base al programma prescritto dal Ministero dell'Istruzione per l'ammissione agli Istituti Tecnici superiori: italiano (scritto e orale), francese, matematica, storia, geografia, calligrafia.

Per l'iscrizione al corso dovrà essere rimessa, alla Direzione Generale dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche, Roma, via Marghera 6, entro il 31 ottobre, regolare domanda in carta semplice, corredata da: *a*) certificato di nascita; *b*) attestato di buona condotta rilasciato dal Sindaco del Comune ove l'interessato attualmente dimora; *c*) attestato di sana costituzione fisica; *d*) titoli di studio. La tassa d'iscrizione, di L. 180, va pagata all'inizio del corso. La retta mensile per vitto, alloggio e istruzione è di L. 450.

Gli allievi che per qualsiasi ragione interrompessero il corso, non hanno diritto ad alcun rimborso delle tasse e rette versate.

L'Opera Nazionale per i Combattenti ha istituito 4 assegni nella misura di L. 450 mensili, corrispondenti all'ammontare della retta, per permettere a 4 ex-combattenti di frefrequentare la Scuola. L'Opera stessa provvederà inoltre al rimborso delle spese di viaggio in terza classe dal luogo di residenza a Civitavecchia e viceversa., nonchè al pagamento della tassa d'iscrizione.

Bilancio dell'Aeronautica Americana durante il 1923. — Il bilancio dei Servizi Aeronautici Americani durante il 1923 ha raggiunto la cifra di 75 milioni di dollari.

È stata di notevole importanza la spesa pel gas elio per il gonfiamento dei dirigibili. Il suo costo fu di circa 13 dollari al mc., sicchè il solo primo riempimento del dirigibile «Shenandoah» è costato più di 1/2 milione di dollari.

America e Aviazione Civile. — L'America è il paese che consente la maggiore libertà ai piloti civili: chiunque lo desideri è perfettamente padrone di prendere come e dove lo trovi un velivolo qualsiasi e di condurlo in volo, come anche di trasportare un certo numero di passeggieri.

Nel periodo dal 1921 al 1923 fiorirono in America ben 129 Imprese Aeronautiche Civili riconosciute dallo Stato, con un totale di 650 apparecchi che coprirono un chilometraggio di ben 5 milioni di chilometri. Ma accanto a tali Imprese regolari ne fiorirono

forse altrettante senza alcun controllo governativo.

C'è in America chi si preoccupa di tanta libertà e la chiama eccessiva perchè non viene a sufficienza tutelata la vita dei passeggieri.

Linee aeree in Australia. — È stato inaugurato dalla « Western Australian Airways Ltd » un servizio aereo sussidiato dal Governo fra Perth e Derby.

Gli apparecchi della Compagnia percorrono ogni settimana 4319 km di volo.

Esistono in Australia altre linee aeree e cioè: Charleville-Cloncurry, gestita dalla « Queensland, And Northern Territory Aerial Serviges Ltd. »; Adelaide-Sidney e Sidney-Brisbane.

Sono in progetto le linee Charleville-Brisbane; Adelaide-Porto Lincoln; Oodnadatta-Alice Springs.

Sviluppo dell'Aviazione Congo-Belga. — In seguito a speciale interessamento del Re Alberto del Belgio si ritiene prossima l'inaugurazione di un servizio aereo che trasvoli il territorio del Congo. Tale servizio sarà effettuato con apparecchi Handley-Page trimotori.

Quando detta linea funzionerà, la traversata al di sopra del Congo sarà ridotta da 45 a due giorni.

Russia e Aviazione. — È interessante segnalare come in Russia l'aviazione vada acquistando sempre maggiore popolarità, tanto che la Società degli amici della Flotta Aerea Rossa conta attualmente più di trecentocinquantamila soci, e sono già state attivate nel Paese ben 11 fabbriche di velivoli e di motori per aeroplani.

Servizio di vigilanza aerea sulle foreste Canadesi. — Il Governo Canadese dopo alcuni brillanti esperimenti di impiego di aeroplani, per localizzare gli incendi naturali che si verificano nelle sconfinate foreste del Paese, onde poter provvedere tempestivamente allo spegnimento dei medesimi, ha acquistato recentemente 13 idrovolanti che sono stati adibiti dal mese di maggio di quest'anno esclusivamente a tale importante servizio.

Linea aerea Londra-Malta. — Il Ministero dell'Aria Inglese ha richiesto ai costruttori inglesi di rimettergli i piani di un apparecchio commerciale capace di effettuare il viaggio Londra-Malta senza scalo, ad una velocità media di 160 km. all'ora, trasportando un carico utile da 1600 a 2400 kg.

La traversata è di 2000 km. Secondo l'intendimento del Ministero l'apparecchio dovrebbe raggiungere il Cairo in 24 ore e le Indie in quattro giorni.

Nuovo apparecchio Inglese. — L'ingegnere Folland sta studiando un nuovo apparec-

l'organizzazione di aeroporti comunali per lo sviluppo del traffico aereo, con partecipazione importante dei comuni che favoriscono alle Società il terreno ed il capitale necessario allo scopo.

Nuove linee aeree. — Sono completati i preparativi per l'apertura di nuove linee di comunicazione aerea con idrovolanti fra Eupatoria - Sebastopoli - Jalta, con partenze giornaliere nei due sensi.

Inoltre la Repubblica di Soviets di Bukhara ha destinato 200.000 rubli per lo studio e la preparazione di una linea aerea fra Bukhara e Dyushambe.

Con la data del 1° maggio la Società Russo-Tedesca Aerolufi ha riattivato la linea aerea per passeggieri e posta fra Mosca e Königsberg. Prezzo del biglietto per un viaggio in un senso è di circa 1.750 lire italiane con diritto a 5 kg. di bagaglio. Detta linea è coordinata con quelle tedesche ed inglesi in modo da stabilire un collegamento rapido fra Mosca e Londra.

Idrovolanti giganti inglesi. — Il Ministero dell'Aria ha messo allo studio la costruzione di un idrovolante gigante destinato ai grandi voli sulle rotte dell'India, munito di 4 motori Napier Lion da 1000 HP ciascuno.

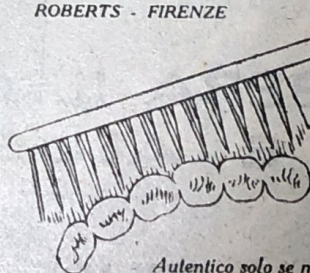
Idrovolante metallico che compie un viaggio di 4830 km. in 40 ore. — Un idrovolante metallico ha compiuto il volo Portorico-New York in 40 ore. Scopo dell'Impresa esecutrice del raid era di dimostrare alla Marina Americana che un velivolo tutto di metallo era capace di volare per un tragitto di più di 4800 km. con i soli mezzi propri, senza altri aiuti dall'esterno.

Un aeroplano ambulanza. — Alla stazione aerea navale di Hampton-Roads è in corso di costruzione un aeroplano ambulanza per il trasporto di ammalati all'ospedale di Norfolk da punti lontani della costa.

Il giro dell'Australia in velivolo. — Gli aviatori Intyre e Goble hanno compiuto in 90 ore il giro dell'Australia percorrendo complessivamente 3700 km.

Un pilota americano, tra New York e Washington, batte di 71 minuti dei piccioni viaggiatori. — In occasione di una festa tenutasi a New York a beneficio delle vittime del terremoto giapponese, furono inviati inviti a Washington al Segretario di Stato Hughes ed all'Ambasciatore Giapponese, rispettivamente per mezzo di un pilota e di venti piccioni viaggiatori.

Il pilota, ten. Kendrick Noble partì in pari tempo dei piccioni alle ore 10.30 del 7 giugno, mentre imperversava un forte vento contrario alla direzione di rotta. Benchè il pilota sia stato obbligato ad atterrare due volte e precisamente a Baltimora e a Fila-

delfia, perdendo circa un'ora e mezza, pur tuttavia egli arrivò a Washington con 71 minuti di vantaggio sui piccioni, i quali sembra fossero stati notevolmente impediti dalle condizioni avverse del vento.

Il **Palazzo** di caccia **di Stupinigi**, ceduto nel 1919 dal Re insieme alle altre ville e palazzi d'Italia al Demanio, poi assegnato al Ministero della P. I., sarà conservato intatto all'ammirazione dei visitatori, essendo stato da poco aperto al pubblico. Dalla *Pro Piemonte*, num. 1, anno IV, togliamo in proposito le seguenti notizie intorno al prezioso palazzo, elegante esemplare del Settecento piemontese, inalzato, per volere di Vittorio Amedeo II e di suo figlio Carlo Emanuele III, tra il 1729 e il '31, da Filippo Juvara, l'artista geniale cui si deve tanta parte del leggiadrissimo rinnovamento barocco di Torino e del Piemonte. Stupinigi, una costruzione piena di movimento e ricca di pittoresco, sorse non come dimora abituale principesca, ma come luogo di riunione dei partecipanti alle partite di caccia promosse dai reali di Savoia. Tale destinazione è indicata chiaramente dall'agile cervo bronzeo, modellato dallo scultore Francesco Ladatte di Torino, che corona la cupola dell'edificio centrale. Il palazzo, come è noto, è formato da due ali e da un corpo mediano; in questo è un superbo salone ellittico — quello coperto dalla cupola — sontuoso, fantastico, grandioso, che i fratelli Giuseppe e Domenico Valeriani di Venezia decorarono con affreschi, tra i quali, nella vôlta, la *Partenza di Diana per la caccia*. L'effetto scenografico bellissimo della sala è accresciuto dagli sfondi panoramici che si aprono dalle finestre sui quattro vialoni i quali tendono l'uno verso Orbassano, l'altro verso Vinovo, il terzo verso la così detta « rotta reale di caccia », l'ultimo verso Torino. Gli appartamenti già del Re e della Regina, ai lati del salone, sono di squisita bellezza per la grazia delle decorazioni, l'eleganza del mobilio, le stoffe delle pareti. Una sala dell'appartamento di destra ha nella vôlta il *Sacrificio d'Ifigenia* affrescato da G. B. Crosato veneto; la seguente, la *Toeletta di Diana*, il capolavoro di Carlo Van Loo da Nizza. A sinistra del salone è la cappella, stranamente decorata con scene di caccia dipinte da Vittorio Amedeo Cignaroli da Torino e con un bell'altare barocco dell'architetto Birago, sul quale, il *Miracolo di S. Uberto*, tela di Vittorio Amedeo Raposo. Anche gli al-

tri ambienti sono ricchi di opere d'arte, quali le statue di Filippo e di Ignazio Collino, noti scultori torinesi. I boschetti, i viali, i tappeti erbosi del parco, esso pure disegnato dal Juvara, fanno degna cornice alla palazzina, della quale uscirà presto una *guida* curata dalla « Società degli Amici di Stupinigi ».

Oltre le tre tavole di **Taddeo di Bartolo** esistenti nella Pinacoteca civica di Volterra (cfr. *Italia Centrale*, Vol III del T. C. I., pag. 127), *Luigi Dami* in *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, agosto 1924, assegna al maestro senese altre due opere nella stessa città e precisamente due Madonne col Bambino; una, ridipinta e in orribile stato, esiste nella chiesa di S. Agostino, seminascosta e fu già attribuita da Corrado Ricci alla maniera dell'artista; l'altra, bellissima e in buone condizioni, nel Seminario.

TRA I LIBRI

L'Anno Santo - Ed. T. Aquino, Roma-New York, 1924 (ediz. italiana, inglese, francese, spagnola e tedesca); pag. 64, 54 ill.; ediz. italiana di lusso L. 8,50, popolare L. 5.

La prima in ordine di tempo delle pubblicazioni intorno all'Anno Santo è indubbiamente questa dovuta ad un italiano che risiede da molt'anni a New York, T. Aquino, che si è fatto coraggioso editore di un volume che avrà sicuramente successo. Nella elegante edizione che contiene 54 nitide illustrazioni è non solo riassunta in modo vivace la cronistoria dell'Anno Santo, ma sono esposte alcune notizie veramente curiose: un capitoletto è dedicato ad illustrare pellegrini e convertiti famosi; dei capitoli contengono la descrizione di particolari delle cerimonie che si svolgono intorno alla Porta Santa e la classica visita delle Basiliche. Infine segue una breve guida per una settimana di visite alla Città eterna. Numerose illustrazioni e riproduzioni di stampe adornano il volumetto.

PERCO G. A., GRADENIGO S. - *Postumia e le sue celebri grotte* - R. Amministrazione Grotte di Postumia, Postumia 1924 - pag. XVI-192; 50 ill. e 3 tav.: L. 5.

Ai lettori de *Le Vie d'Italia* sono troppo familiari le Grotte di Postumia perchè debba essere posta in evidenza l'importanza dell'argomento svolto da questa pubblicazione che, edita dalla R. Amministrazione delle Grotte di Postumia ad opera dell'infaticabi-

le Direttore delle Grotte, sig. A. G. Perco e del vivace propagandista e illustratore di esse prof. Sergio Gradenigo, si raccomanda per molteplici pregi. Anzitutto l'accuratezza della redazione. Le notizie storiche, la descrizione geologica della conca di Postumia, del fenomeno carsico, degli itinerari percorribili attraverso la meravigliosa grotta principale, le numerose grotte laterali e le minori sono esposte con stile arguto non scompagnato da scrupolosa esattezza di informazioni, sì che il volumetto costituisce una lettura interessante e, al tempo stesso, un indispensabile Mentore per chi visiti quella regione. I due autori si sono reciprocamente completati; l'uno — il Perco — portò l'esperienza di innumerevoli esplorazioni e la conoscenza profonda delle sue Grotte per le quali ha un entusiasmo che sta divenendo leggendario; l'altro il Gradenigo contribuì con la dottrina e lo stile pieno d'anima e di umorismo con cui sa esporre, raccontare, avvincere l'attenzione.

Il volume è illustrato da 50 mirabili fotografie, quasi tutte degli Autori, che costituiscono da sole un bel merito fotografico. In generale sono prese con lampi di magnesio quasi tutti colossali, uno fu di oltre due chilogrammi.

Delle tre tavole una riassume schematicamente la singolare formazione delle *Valli chiuse* e il sistema idrico della Piuca, del Rio dei Gamberi e dei loro tributari; la seconda presenta le esplorazioni e le scoperte colle date e l'avanzamento nelle Grotte di Postumia; la terza dà l'insieme grandioso (in pianta) e i collegamenti in corso di lavoro fra Postumia, Grotta Nera (mediante la Galleria Bertarelli) e Abisso della Piuca.

La copertina è una bellissima tricromia da originale mano gentile: della signora del prof. Gradenigo e rappresenta il *Brillante* una delle più ammirate bellezze delle Grotte.

Argomento non del tutto disprezzabile che raccomanda il volume è la modicità del prezzo a raggiungere la quale concorse anche il Touring che interpose i propri buoni uffici per la stampa di questo volume. Esso avrà indubbiamente larga diffusione non solo da parte dei visitatori di Postumia, ma anche fra il pubblico italiano in genere; di ciò fanno fede le richieste che della pubblicazione ci pervengono e che ben volentieri soddisfaciamo.

BOEGAN E. - *Le Grotte di S. Canziano* - Soc. Alpina delle Giulie, Trieste 1924, pag. 47, 21 ill. e 2 tav.: L. 2.

Come i nostri lettori sanno, i meravigliosi abissi naturali di S. Canziano appartengono, dal 1923, all'Alpina delle Giulie che, dopo aver completamente riattato i ponti, le

strade, le scalinate, le vedette che erano state costruiti per valorizzare quella voragine, va compiendo un'opera alacre perchè quella singolare meraviglia del nostro Carso venga conosciuta ed apprezzata al giusto valore. Nel volumetto si descrivono accuratamente, col sussidio di 21 nitide zincotipie le bellezze naturali che il turista può ammirare seguendo il corso del Timavo dal suo primo ingresso negli abissi di S. Canziano attraverso il lago di Virgilio, è le immense spelonche fino al Lago Morto. La piccola guida che ha carattere pratico, sarà indubbiamente gradita da quanti visitarono la regione e vogliono conoscere nei particolari l'interessante fenomeno carsico e indurrà anche tutti coloro che visitano le Grotte di Postumia a non dimenticarsi delle non lontane voragini di S. Canziano che completano il fantastico quadro del mondo sotterraneo. La Guida è dovuta al cav. Eugenio Boegan, valoroso Presidente della Commissione Grotte della Società Alpina delle Giulie, ed il Touring fu ben lieto di dare la propria opera perchè più agevole riuscisse all'Alpina delle Giulie la preparazione dell'elegante volumetto.

Manuale di Aeronautica 1924 (a cura del Commissariato d'Aeronautica con la collaborazione dell'Aero Club d'Italia) - pag. 1208, 18 tabelle, numerose ill. e cartine geogr. - L. 40 (deposito escl. presso la Libreria F.lli Treves dell'A.L.I., Roma, e presso le princ. libr.).

Quanto sentito fosse il bisogno di una pubblicazione che riassumesse i dati, le notizie, le indicazioni relative ai progressi ed alle attuali condizioni della tecnica e della pratica aviatoria, potevamo valutare qui al Touring dalle richieste che numerose ancor ci percenivano del nostro *Annuario dell'Aeronautica* edito nel 1914 e salutato fin dal primo apparire dalle più lusinghiere espressioni di favore. Dal '14 ad oggi se n'è percorso del cammino per le vie del cielo! Era dunque indispensabile dar mano ad un'opera che potesse soddisfare la brama di sapere ugualmente diffusa fra i tecnici e i dilettanti di problemi aviatori. Il volume edito dal Commissariato dell'Aeronautica a coronamento del primo anno di ricostruzione della nostra Armata aerea colma questa lacuna: del dominio del cielo. Giacchè è una paziente raccolta di tante esperienze, di tante sparse ed eroiche fatiche, che avevano il diritto di essere alfine riunite, vagliate ed indirizzate per affermare la nuova scienza, con una seria volgarizzazione dei dogmi conquistati, in quella forma piana ed organica che solo può consentire l'ulteriore specializzazione degli studi, quando i medesimi si richiamino a concetti iniziali ben chiari. Edito in veste elegante e sobria, con dovizia di

illustrazioni il volume è frutto di severe competenze, tanto da potersi definire un Breviario dell'arte del volo.

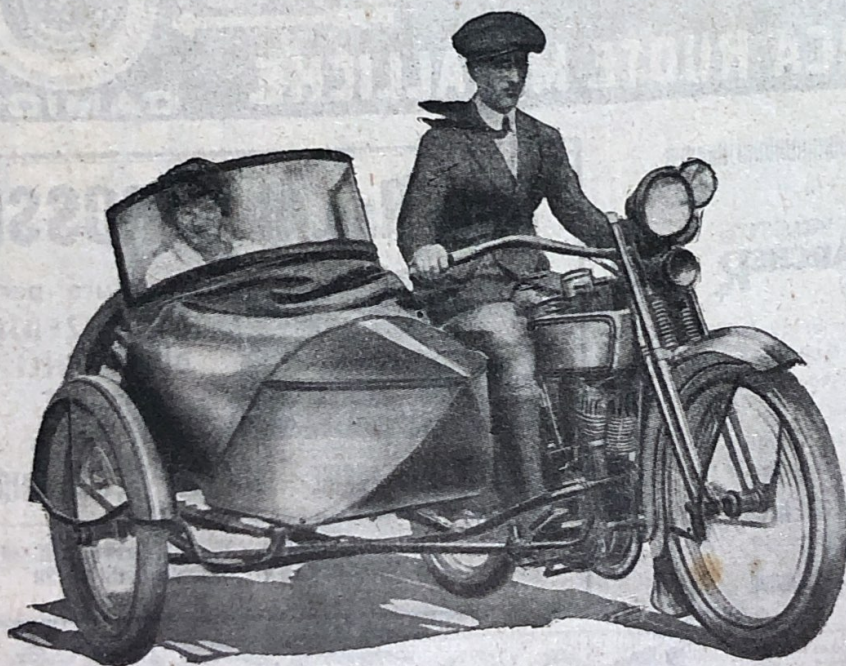
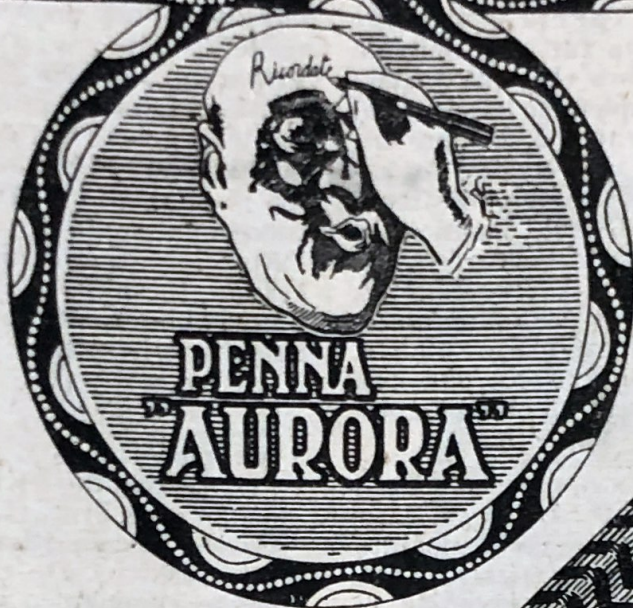
In un'ampia premessa sono rassegnati in prontuari e formulari i principali calcoli fisici e matematici inerenti alle operazioni che più frequentemente si riscontrano nella costruzione e manutenzione degli apparecchi e nei problemi della navigazione aerea: valori di funzioni trigonometriche, logaritmi, costanti e coefficienti; ed in tabelle, appositamente compilate: dati sulle conversioni di misure estere e nazionali, sul calcolo delle velocità orarie, sull'osservazione degli astri, ecc. Nei primi capitoli sono riassunte le leggi sulla teoria e sulla tecnica del volo, precedute da una breve cronistoria della locomozione aerea dai primi accenni di Archita di Taranto, nel 400 avanti Cristo, per il più pesante dell'aria, e del gesuita Lama Francesco di Brescia, nel secolo decimosettimo, per il più leggero. Il lettore si vede trasportato con crescente interesse dalla macchina di volo di Leonardo da Vinci ai prodigi dell'aeroplano-pilota guidato da terra colle onde hertziane! Dopo esauriente trattazione dei problemi del volo, dalla sostentazione dei corpi nell'aria e da quella aerodinamica, alla disanima della stabilità e del moto di un aereo, al suo grafico caratteristico, è affrontata con acume critico la questione del progresso aeronautico.

Alla enunciazione delle leggi fondamentali del volo fa seguito la descrizione di tutti i più moderni tipi di aeroplani e dirigibili italiani ed esteri: profili, caratteristiche e risultati che nel volgere di 250 pagine, mettono in grado lo studioso di valutare l'enorme sforzo della tecnica aeronautica. Al motore d'aviazione è dedicato un vero trattato che non ha rivali, perchè non si limita al tecnicismo ed alla biografia dell'organo vitale della macchina aerea, ma lo fa pulsare nel suo impiego dalle prove dei molteplici collaudi, in vari ambienti, all'analisi dei consumi, dei pregi, degli inconvenienti, del rendimento e della durata dei modelli più illustrativi. Non solo il motore. Tutti gli organi e gli accessori degli aerei e le materie grezze: gli acciai, i legnami, i tessuti, quanto concorre all'allestimento dell'ala e della fusoliera; le essenze, i lubrificanti, i gas di sostentamento e quanto dà vita alla macchina sfilano dinanzi al lettore.

Ma non basta, perchè l'aereo non può limitarsi a mantenersi nell'aria, ma deve poter navigare, per migliaia di chilometri; deve sapersi dirigere, mantenendosi collegato alla terra; ma deve combattere; ma deve osservare e riportare la prova del suo lavoro. Ed il Manuale ci inizia ai segreti di tanti servizi nuovissimi, sorti per l'incanto della necessità e taluni già assurti a potenti organismi.

La navigazione nell'aria presenta problemi assai più gravi di quella marittima: il moto dell'aereo è la sua vita; il suo cuore deve battere fino alla meta e guai a chi non la sa raggiungere! Perciò la scienza ha creato nuovi istrumenti: bussole speciali, altimetri, derivometri, indicatori di rotta e di pilotaggio; strumenti di navigazione osservata ed astronomica. La meteorologia ha costituito uno dei più delicati servizi dell'aeronautica, per i sondaggi dell'atmosfera, per lo studio dei venti e delle pressioni. L'armamento aeronautico presenta l'importanza che tutti possono ovviamente comprendere: è il braccio dell'apparecchio di guerra, si chiami esso mitragliatrice, cannoncino, bomba, torpedine, siluro. Il servizio aerofotografico ha creato tutto un materiale ed un personale speciale. Oggi si ritrae dall'alto l'immagine di centinaia di chilometri di terreno e queste fotografie, manipolate nei recenti apparati fotogrammetrici, hanno risolto il problema di costruire delle carte topografiche, con errori inferiori a 1/10 di millimetro, abolendo tutti i calcoli matematici. Di più, si fotografa il sole, per studiare il comportamento degli aerei; si fotografa di notte; si simulano combattimento aerei colla fotografia! Il servizio radiotelegrafico conserva col mezzo aereo tutte le prerogative del suo impiego terrestre e marino. Forse, fra breve, l'aviatore potrà da 5000 e 6000 metri di quota continuare a voce la conversazione iniziata a terra.

Esaurita la parte inerente alle macchine, il Manuale si sofferma sull'uomo che le deve guidare attraverso gli spazi, sulla sua istruzione ed igiene, sulla disciplina ed impiego e termina con una dotta enumerazione degli ordinamenti delle varie aeronautiche, delle convenzioni approvate dalla Commissione internazionale di navigazione aerea, delle legislazioni aeronautiche internazionali e vigenti fra i diversi paesi, di notizie bibliografiche circa pubblicazioni d'aviazione e ditte specializzate e finalmente colla raccolta, assolutamente inedita e degna del maggior rilievo e del miglior encomio, degli Aeroporti conosciuti, del mondo intero, con informazioni dettagliate circa posizione geografica e regionale, altitudine, dimensioni, efficienza, mezzi di ricovero e di lavoro e di trasporto accertati e sul traffico delle linee aeree che ai medesimi fanno capo o scalo.

Al termine della rapida trasvolata sulle dense facciate del Manuale di Aeronautica, viene spontaneo il desiderio di dargli il nome di Enciclopedia. E quell'enciclopedia ci voleva, non fosse altro che per una *mise à point* di concetti che non sono ancora entrati nel dominio del pubblico e non solo della massa, come ad esempio lo sono già quelli relativi all'automobile. Oltre a poter aumentare la propria cultura il pubblico che

Ricordati
PENNA "AURORA"
MODELLO A.R.A. 4
A RIEMPIMENTO AUTOMATICO
LIRE. 48
la penna che non imbratta le mani
AURORA TORINO
FABBRICA ITALIANA DI PENNE A SERBATOIO "AURORA,,
VIA BASILICA, 9 - TORINO - VIA BASILICA, 9

ragiona aveva il diritto di possedere una fonte di controllo scientifico della troppo vaga letteratura aeronautica.

Il Manuale di Aeronautica merita la più popolare diffusione. Come in ogni famiglia che si rispetti non è perdonabile l'assenza dei trattati delle dottrine di cultura generale, è doveroso augurare che fra tutti sia dato un posto di onore ad un libro che, per primo, documenta in modo completo la scienza del volo, e ciò perchè la mente ed il cuore dei giovani siano addestrati alla conoscenza razionale del nuovo grande mezzo, destinato ad apportare ai popoli il soffio purificatore di un nuovo vincolo sociale, a traverso le vie dell'aria.

F. P.

Il Manuale è dovuto all'iniziativa assuntane e alla competenza direttiva del gr. uff. Arturo Mercanti che ne curò la compilazione mentre era Intendente Generale della R. Aeronautica.

J. Rouch - *Pour voyager en paquebot* - Parigi, Masson, 1923; pag. 336: fr. 14.

È un ottimo volume che può essere definito il «manuale del turista in mare», giacchè tutto quanto può interessare chi si imbarchi su un piroscafo e possieda di un certo spirito di osservazione e di sana curiosità, trova posto nel volume. Così ad esempio dopo aver parlato delle caratteristiche dei transatlantici e della marina mercantile francese, dopo aver fornito notizie di carattere pratico intorno alle formalità per l'imbarco e lo sbarco alle dogane, esamina tutto quanto di caratteristico offre un grande piroscafo durante una traversata. Dagli apparecchi motori alla manovra del bastimento, all'orientamento ed alle carte marine, ai mezzi di comunicazione, ai segnali, alle attribuizioni del personale di bordo, al servizio di pulizia, ecc. Seguono parecchi capitoli non meno interessanti sui fenomeni dell'Oceano, sui venti, le pioggie, le conturbazioni termiche, sugli animali che si incontrano in mare ed infine alcune notizie sommarie di genere navale. L'esposizione è veramente chiara ed attraente e mentre consigliamo il volume ai nostri lettori che desiderino conoscere quanto di caratteristico si offre all'attenzione di un turista che compie una traversata, formuliamo il voto che anche in Italia si pubblichi presto un libro altrettanto dilettevole e istruttivo.

La Svizzera: Atlante tascabile ad uso dei turisti - pubblicato dall'Ufficio svizzero del turismo, Zurigo e Losanna, presso l'Istituto cartografico Kümmerly & Frey, Berna: prezzo Fr. 3 (Lire it. 10).

Questo piccolo atlante della Svizzera, che comprende 34 carte e piante di città, è veramente chiamato a colmare una lacuna fino ad oggi esistente nella letteratura turistica. Grazie al suo formato tascabile potrà essere il compagno indispensabile d'ogni turista. L'irreprensibile esecuzione cartografica fa onore all'Istituto geografico Kümmerly & Frey a Berna. Le carte sono per la maggior parte in scala di 1:400.000, tranne le regioni turistiche importanti, quali l'Oberland

bernese, il Lago dei Quattro Cantoni, Lugano e la parte orientale del Lago Lemano, alle quali furono consacrate delle carte in scala più piccola.

Boni G., *La frutticultura trentina* - Torino, Lattes, 1924: pag. 159, 50 illustr., 2 tav. a colori e una cartina, L. 14.

In occasione del Congresso pomologico e dell'Esposizione Nazionale di frutta, tenuti quest'anno in Trento nel mese di settembre, l'A. ha pubblicato questo volume allo scopo di diffondere la conoscenza di uno fra i più importanti prodotti agricoli della Venezia Tridentina, ancora poco conosciuto nel resto d'Italia. Molti infatti ignorano ancora che, per quanto riguarda la produzione delle mele e delle pere, la Venezia Tridentina occupa uno dei primi posti fra le provincie italiane e in tale campo andrà sempre più affermandosi, avendo ancora vastissime estensioni da coltivare a frutteto, mentre la viticoltura ha ormai raggiunto i massimi limiti consentiti dal clima e dalla qualità dei terreni. Dopo aver parlato delle più importanti plaghe e vallate frutticole della regione, l'A. descrive le principali specie e varietà di piante da frutta e i metodi locali di coltura. Chiudono il volume alcuni cenni commerciali e statistici.

ERRATA-CORRIGE.

✱ L'ing. R. Suter ci fa noto che la funivia di Savona, descritta nel nostro numero di settembre, è stata costruita dalla Ditta J. Pohlig di Colonia, di cui egli è rappresentante. La Ditta stessa ha eseguito fra altri impianti del genere, uno in Norvegia (percorso della teleferica km. 35) ed un altro in Lorena (con portata oraria di 200 tonnellate).

✱ A pag. 996 del fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia* le due fotografie pubblicate si riferiscono la prima alla R. N. Conte di Cavour, la seconda alla R. N. Duilio, della stessa classe.

Statistica dei Soci al 30 Settembre 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 37.500	
	N. 183.871	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 30 settembr. 1924	„ 49.498	
Totale Soci annuali		N. 233.369
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 45.539	
Idem 30 settembre 1924 . .	„ 5.156	
		„ 50.695
Totale Soci al 30 settembre 1924		N. 284.064

Direzione e Amministrazione:
Touring Club Italiano - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
Dott. Giovanni Bognetti.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80